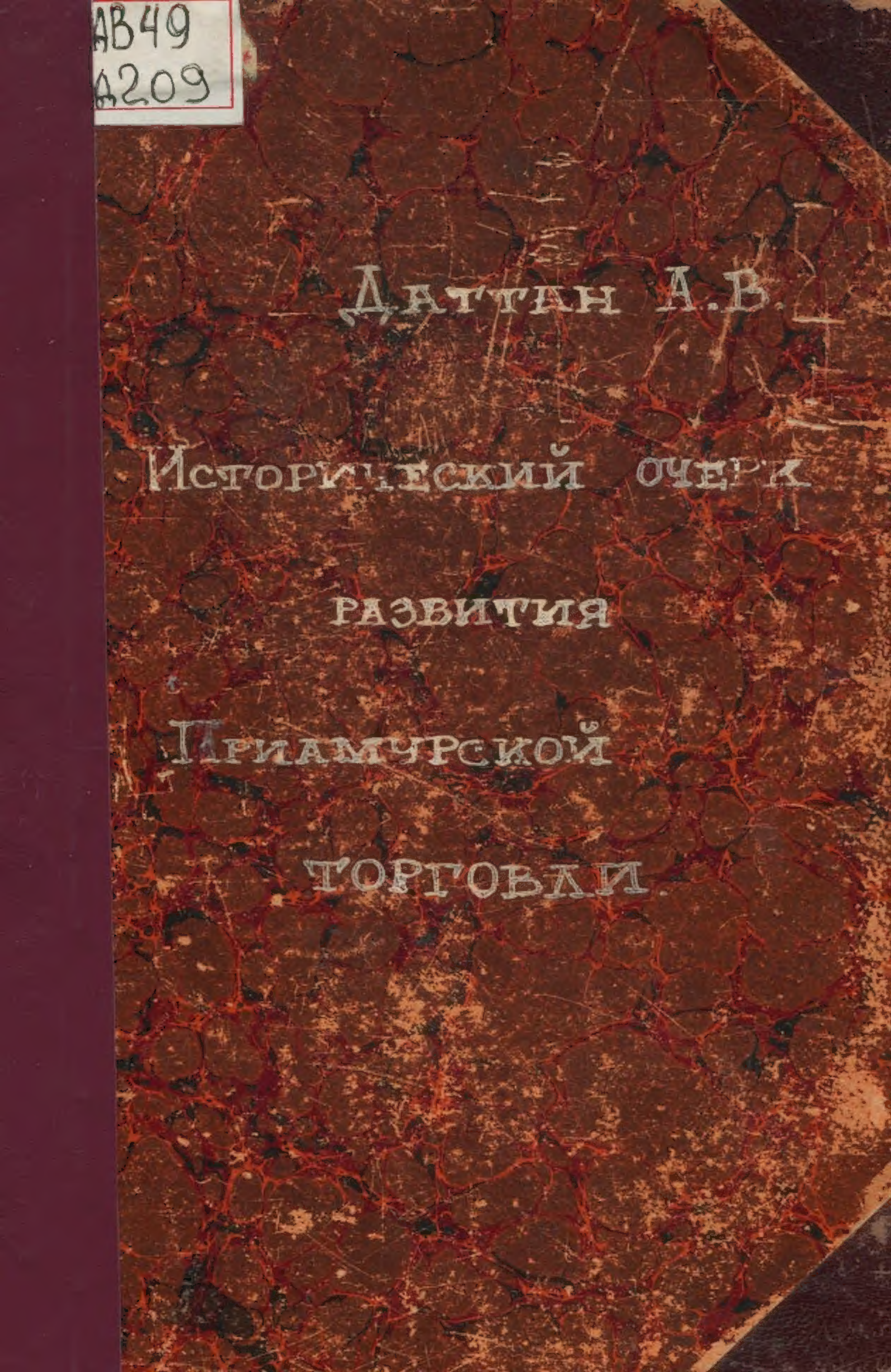
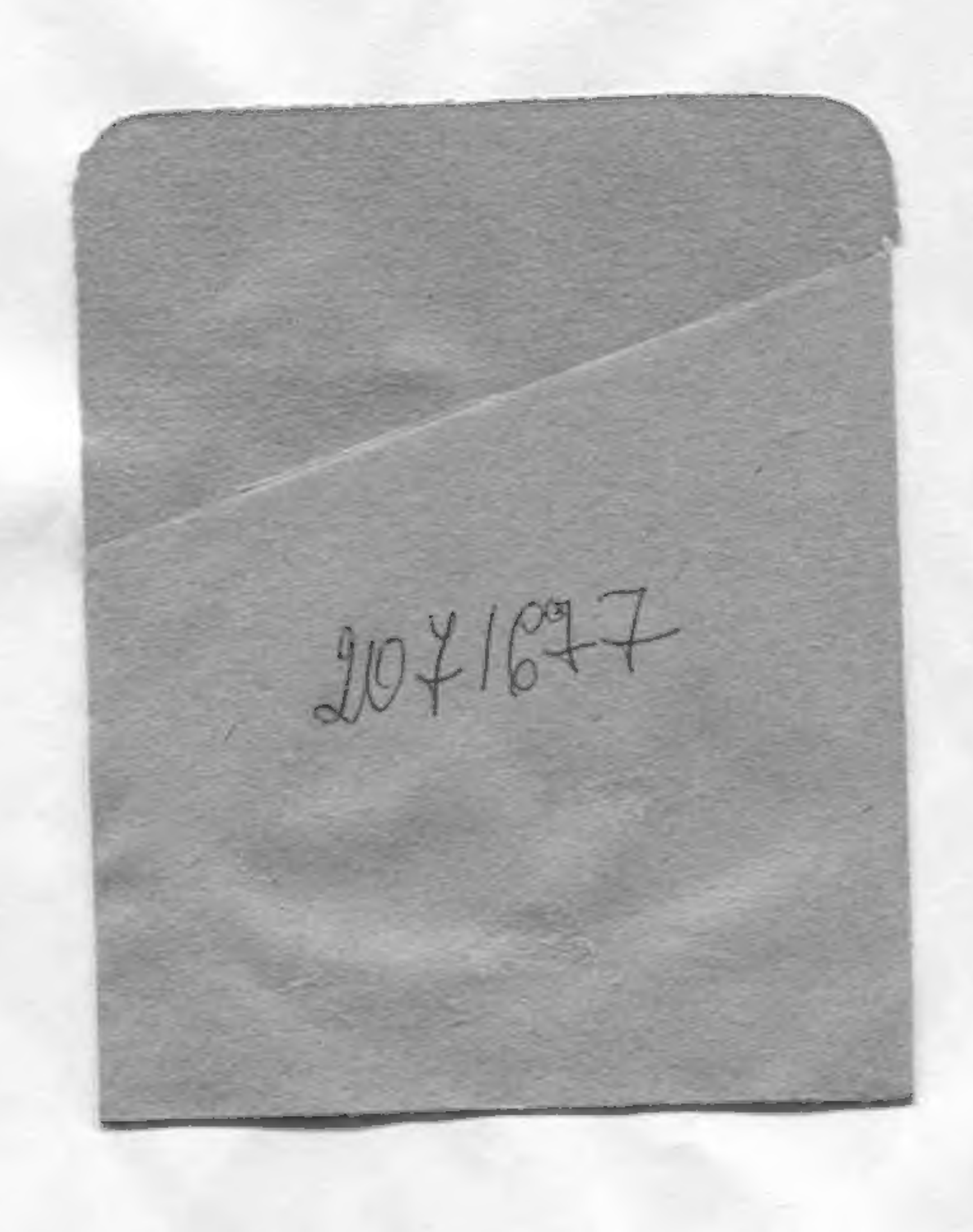
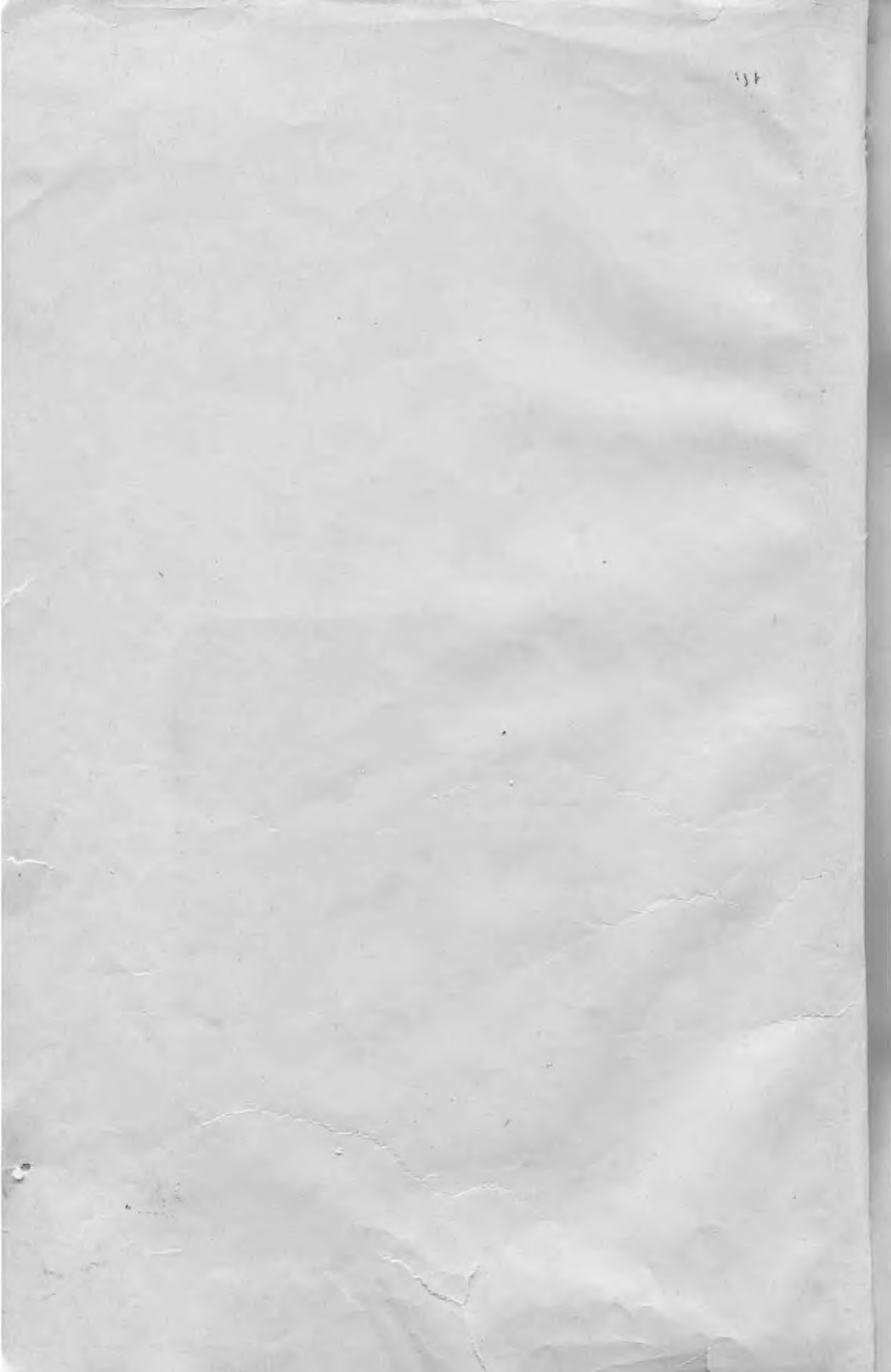

АВ49
Д209
Даттан А.В.
Исторический очерк
развития
Приамурской
торговли.


2071677





ИСТОРИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ

РАЗВИТІЯ

ПРИАМУРСКОЙ ТОРГОВЛИ.

МОСКВА.
Типографія Т. И. Гагенъ, Большая Лубянка, домъ № 3.
1897.



Печатать разрѣшается. 1896 г. Декабря 30 дня. Кр. Владивостокъ.
Вице-Губернаторъ Приморской области *Омельяновичъ-Павленко.*

Настоящій «Историческій очеркъ развитія приамурской торговли» поручено было составить особымъ собраніемъ представителей приамурской торгово-промышленной дѣятельности во Владивостокѣ подъ предсѣдательствомъ г. Военнаго Губернатора Приморской области, ко времени открытія Всероссійской выставки въ Нижнемъ-Новгородѣ, какъ иллюстрацію къ тому, что приамурская торговля могла дать посѣтителямъ выставки въ своихъ экспонатахъ.

Задача оказалась сложнѣе, чѣмъ предполагалось первоначально; много времени пришлось употребить на собираніе сырого матеріала, не имѣвшагося подъ рукою, и еще болѣе потребовалось на его обработку при тѣхъ неотложныхъ занятіяхъ по собственному дѣлу, какія не позволяли всецѣло посвятить свое вниманіе порученной работѣ по составленію очерка торговли.

Въ настоящее время эта работа кончена,—и такъ какъ затронутые въ ней вопросы нисколько не утратили въ своемъ интересѣ, а собранный матеріалъ во многихъ отношеніяхъ долженъ явиться совершенно новымъ для читателей, то опубликованіе послѣдняго ни въ какомъ случаѣ не будетъ лишнимъ.

А. В. Даттанъ.

I.

До занятія русскими въ 50-хъ годахъ текущаго столѣтія Приамурскій край, въ предѣлахъ рѣчныхъ системъ Уссури и Амура, представлялъ почти пустынную и дикую область, заселенную малочисленными инородческими племенами, къ которымъ проникали лишь китайскіе и маньчжурскіе торгаши для мѣны нѣкоторыхъ товаровъ на пушнину.

Вмѣстѣ съ русскими здѣсь появляются и первые зачатки сколько-нибудь правильной торговли. Тогдашняя администрація вновь присоединеннаго края не только вызывала сюда купцовъ, но и предоставила имъ способы передвиженія на казенныхъ пароходахъ, заведенныхъ на Амурѣ въ 50-хъ же годахъ.

Первымъ піонеромъ, пролагавшимъ, такъ сказать, путь русской торговлѣ на Амурѣ, былъ красноярскій купецъ Кузнецовъ, появившійся здѣсь еще въ 1854 г., въ первую амурскую экспедицію, вмѣстѣ съ покойнымъ графомъ Муравьевымъ Амурскимъ. Въ низовьяхъ Амура, впрочемъ, еще ранѣе, съ основаніемъ Невельскимъ Николаевска въ 1850 г., появилась факторія „Россійско-Американской Компаніи“, просуществовавшая вообще до 1868 г.; но за все время компанія эта играла весьма незамѣтную роль въ амурской собственно торговлѣ и дальше устья Амура не шла. Гораздо большимъ значеніемъ и извѣстностью пользовалось здѣсь возникшее въ 1858 г. акціонерное общество, извѣстное подъ названіемъ „Амурской Компаніи“, которое, однако-же, просуществовало не долго и въ 1868 г. тоже окончательно ликвидировало свои дѣла. Компанія эта организовалась на широкихъ началахъ, имѣла цѣлью не только обыкновенную торговлю, но и развитіе мѣстныхъ промысловъ (рыбный, лѣсной), торгъ съ Китаемъ и Японіей, — и владѣла капиталомъ въ 1.000.000 рублей, составившимся изъ 4.000 акцій, доведеннымъ потомъ до 3.000.000 руб. выпускомъ новыхъ 8.000 акцій. Вообще же отдѣльныя торговыя предпріятія появляются на Амурѣ только съ 1856—57 гг. и позже:

таковы были: Курбатовъ, Зиминъ, Хаминовъ, Брянскій, Зензиновъ, Михѣевъ, Русановъ, Мокѣевскій, Токмаковъ, Фроловъ, Серебренниковъ, Каракуловъ, Сумкинъ, Щеторинъ, Юдинъ и нѣкоторые другіе, прибывшіе сюда изъ Нерчинска, Читы и Иркутска. Короче, въ періодъ 1856—67 гг. въ Амурскомъ краѣ вели дѣло до 20 отдѣльныхъ лицъ, большинство которыхъ просуществовало, однако же, только до 1863—64 гг. и удалилось изъ края или покончило ликвидацией по тѣмъ или другимъ причинамъ. Кромѣ того, съ первыхъ же лѣтъ русской торговли здѣсь стали возникать и *мелкіе* капиталы, правда, отличавшіеся незначительными размѣрами; къ 1863 г. число такихъ капиталовъ доходило до 81, а вмѣстѣ съ названными ранѣе болѣе крупными—до 101. Въ 1885 г. изъ всѣхъ этихъ предпріятій осталось только 16; остальныя же 85 прекратили свои операціи, и наибольшая утрата ихъ приходится на 1867 годъ [1]).

Главными торговыми центрами въ первое время амурской торговли были Николаевскъ, Благовѣщенскъ и Хабаровка, значеніе которыхъ стояло какъ разъ въ указанномъ порядкѣ. Николаевскъ возникъ, какъ городъ, въ 1856 г. изъ бывшаго Николаевскаго поста, основаннаго въ 1850 г. Городъ Благовѣщенскъ явился въ 1858 г. на мѣстѣ бывшаго Усть-Зейскаго поста, возникшаго два года ранѣе. Одновременно съ Благовѣщенскомъ появилась и Хабаровка, переименованная въ городъ въ 1880 г., но городовое положеніе 1870 года не было введено.

Въ первый періодъ торговли, при ничтожной цифрѣ населенія въ краѣ, достигавшей въ 1857—59 гг. всего 27.000 душъ, торговые обороты отличались, конечно, ничтожными размѣрами. Товары поступали въ край двумя путями: *моремъ* чрезъ Николаевскъ и *сухопутьемъ* чрезъ Благовѣщенскъ. Благовѣщенскъ былъ центромъ транзитной торговли между Приморской и Забайкальской областями. Изъ поименованныхъ ранѣе купцовъ въ Амурскомъ, собственно, краѣ основались только немногіе: большинство же жило и имѣло свои склады въ Забайкальѣ и даже Иркутскѣ и оттуда къ лѣту доставляли свои товары на Амуръ. Главными пунктами въ этомъ случаѣ были Чита, станица Бянкина и въ особенности Шилкинскій заводъ, гдѣ строились баржи, нагружались товарами и сплавлялись внизъ. Сплавъ начинался тотчасъ же по вскрытіи Шилки: товары приходили сперва къ Благовѣ

[1]) В. Пановъ, «Прошлое и настоящее Амурской торговли».—Газ. «Дальній Востокъ», 1894 г. № 79.—Грумъ-Гржимайло. «Описаніе Амурской области», 1894 г.—Шперкъ, «Россія Дальняго Востока», 1885 г.

щенску, а затѣмъ, на баржахъ же, двигались далѣе по станицамъ, вплоть до Николаевска, гдѣ сбывались уже остатки. Въ самомъ же Благовѣщенскѣ, въ началѣ 60-хъ годовъ, въ числѣ „мѣстныхъ капиталистовъ", называютъ только „Амурскую Компанію", Юдина, Кандинскаго и иностранца—Людорфа... Въ свою очередь, товары, привозимые моремъ, поднимались изъ Николаевска до самаго Благовѣщенска и частью проникали даже въ Забайкалье, хотя въ концѣ 50-хъ годовъ вліяніе ихъ въ этой области было крайне ничтожное, какъ это неоднократно свидѣтельствуетъ въ своихъ письмахъ покойный Завалишинъ: даже въ 1867 г. сумма ввоза въ эту область, со стороны Амура, достигала только 23.000 руб.; главная же масса шла сухопутьемъ, несмотря на то, что мануфактурные товары, слѣдовавшіе изъ Европейской Россіи чрезъ Иркутскъ, обходились значительно дороже привозимыхъ моремъ... Хабаровка снабжалась товарами одновременно и изъ Николаевска, и изъ Благовѣщенска. Такимъ образомъ, два послѣдніе пункта служили какъ-бы *воротами*, чрезъ которыя проходили безусловно всѣ товары, сбывавшіеся на Амурѣ и даже на южномъ морскомъ побережьѣ, вмѣстѣ съ Сахалиномъ. На этомъ основаніи довольно легко опредѣлить, хотя приблизительно, въ предѣлахъ имѣющихся цифръ, и общіе размѣры всей амурской торговли въ первый періодъ ея существованія.

Въ первые 3—4 года существованія Николаевска торговля его ограничивалась ничтожной суммой. Со дня открытія въ 1854 г. иностраннымъ судамъ устья Амура, ихъ приходило туда не болѣе двухъ въ навигацію и только уже въ 1857 г. ихъ пришло семь (одно русское), съ грузомъ въ 2.000 тоннъ, но за то въ 1858 г. опять было всего два судна, доставившихъ товаровъ лишь на 100.000 руб. По даннымъ Шперка („Россія Дальняго Востока") и покойнаго Завалишина, торговые обороты Николаевска въ 1857 г. достигали всего 380.000 руб., изъ которыхъ иностранцамъ принадлежало до 200.000 руб., Россійско-Американской компаніи до 100.000 руб. и отдѣльнымъ русскимъ купцамъ до 80.000 руб. Въ 1860 г. торговые обороты Николаевска дошли до 463.000 руб., откуда на долю иностранцевъ приходилось около 300.000 руб., Россійско-Американской компаніи до 63.000 руб. и отдѣльныхъ русскихъ купцовъ до 100.000 руб.

Болѣе детальныя свѣдѣнія о ввозѣ товаровъ въ Николаевскъ моремъ, въ періодъ 1858—67 гг., сгруппированы въ нижеслѣдующей таблицѣ: [1])

[1]) Эта таблица заимствована изъ № 79 газеты „Дальн. Вост.," 1894 г., гдѣ указаны и источники, на которыхъ она основана.

	Въ Николаевскъ.			Въ другія гавани.	
	Число судовъ.	Количество груза въ тонн.	Цѣнность ввоза.	Число судовъ.	Цѣнность ввоза.
Въ 1858	2	—	100.000	—	—
„ 1859 „	8	1835	779.659	5	235.000
„ 1860 „	7	1600	370.000	—	—
„ 1861 „	15	3020	810.000	—	—
„ 1862 „	14	4130	1.000.000	—	—
„ 1863 „	7	1930	400.000	—	—
„ 1864 „	7—9	1840	420—585.300	—	—
„ 1865 „	14—15	3200	800—851.000	11	117.000
„ 1866 „	11	—	820.000	—	—
„ 1867 „	8	—	816.000	—	—
За 10 лѣтъ	93—96	?	(наибольш.) 6.532.000	?	?

Въ книгѣ г. Грумъ-Гржимайло („Описаніе Амурской области") за 1866 г. въ приходѣ показано для Николаевска 25 судовъ; но, судя по первоисточникамъ, эта цифра ошибочна и можетъ относиться лишь къ предшествующему 1865 году, — притомъ, если взять приходъ судовъ не только въ Николаевскъ, но и въ южныя гавани, вмѣстѣ.

Такимъ образомъ, за десятилѣтіе 1858—67 г. *средній ежегодный* ввозъ товаровъ въ Николаевскъ моремъ составлялъ 630—653.000 р., а приходъ судовъ колебался отъ 7—9 до 14—15. До 1865 года ввозъ товаровъ сильно колеблется, но затѣмъ въ слѣдующіе три года (1865—67) онъ даетъ уже ровную сумму около 800.000 руб. Кромѣ того, изъ таблицы видно, что стоимость ввоза въ Николаевскъ въ нѣсколько разъ превышаетъ ввозъ въ другія гавани (Де-Кастри, Сахалинъ, Посьетъ, Владивостокъ). Наконецъ, изъ той-же таблицы видно, что (судя по 1859 и 1865 г.) общая цифра ввоза товаровъ на все побережье отъ Николаевска до Посьета не превышала 1.000.000 руб. даже въ періодъ 1865—67 гг.

По трехлѣтіямъ, ежегодный средній ввозъ товаровъ отдѣльно для Николаевска и затѣмъ на все побережье, вмѣстѣ съ Николаевскомъ, выразится слѣдующими цифрами:

Трехлѣтіе.	Ввозъ въ Николаевскъ.	Весь ввозъ на побережье.
1858—1860	400.000 руб.	650.000 руб.
1861—1864	650.000 „	—
1865—1867	820.000 „	950.000 „

Г. Грумъ-Гржимайло, въ своемъ „Описаніи Амурской области“, объ этомъ періодѣ замѣчаетъ лишь кратко, что цѣнность ввозимыхъ въ Николаевскъ товаровъ, съ половины 60-хъ годовъ, въ среднемъ, опредѣлялась въ 800.000 руб. Цифра, какъ видно, та-же, что и въ приведенной таблицѣ, но въ нее, видимо, не включенъ ввозъ въ остальныя гавани.

Въ Благовѣщенскѣ до конца 70-хъ годовъ главная масса товаровъ направлялась чрезъ Сибирь, *сухопутьемъ*. Хотя опредѣленныхъ свѣдѣній о движеніи торговли въ Амурской области за первое десятилѣтіе и не имѣется, тѣмъ не менѣе можно считать вполнѣ достовѣрными тѣ общіе отзывы, что торговые обороты въ это время, внѣ города, не превышали нѣсколькихъ десятковъ тысячъ руб., какъ это, между прочимъ, и указывается въ „Краткомъ очеркѣ амурской торговли“ (Газ. „Сибирь“, 1885 г. № 13-14) г. Кирилловымъ. Въ самомъ Благовѣщенскѣ торговый оборотъ въ 1859 г. простирался лишь до 130.000 руб., изъ которыхъ на долю маньчжуровъ приходилось лишь около 25.000 руб. Пять лѣтъ позже, въ 1864 г., городской оборотъ показывается уже въ 500.000 р. и изъ нихъ на долю маньчжуровъ падаетъ 100.000 р. Въ 1870 г., по даннымъ Шперка („Россія Дальняго Востока“), оборотъ Благовѣщенска равняется уже 1.5000.000 руб. Надо замѣтить, однако-же, что торговля въ Амурской области сильно колебалась на первыхъ порахъ, и только съ открытіемъ въ 1865 г. золотопромышленности она получаетъ и прочность, и надлежащее нормальное развитіе, благодаря наплыву пріисковаго люда, равно какъ и развитію земледѣлія. Насколько оба эти фактора вліяли на расширеніе торговли, можно судить уже потому, что въ 1867 г. цифра торговаго оборота показывается въ 600.000 р. (Газ. „Сибирь“, 1885 г. № 16). На сухопутной границѣ въ Забайкальѣ торговыя дѣла шли незавидно: въ промежутокъ 1864—69 г. ежегодный ввозъ здѣсь составлялъ лишь около 100.000 руб., а вывозъ 8.000 р. Населеніе Амурской области въ 1857 г. до-

стигало 2.590 душъ обоего пола, въ 1859 г. — 8.572 душъ, въ 1863 г. — 16.721 душъ, а въ 1867—68 гг. — около 23.000 душъ. Въ самомъ Благовѣщенскѣ въ 1860 г. считалось, вмѣстѣ съ войсками, всего 1.469 душъ, изъ которыхъ частнаго населенія было лишь 404 человѣка, а изъ торговыхъ заведеній имѣлись 4 лавки и 2 магазина. Въ 1873 г. населеніе города, не считая войскъ, достигало уже 3.385 душъ.

Руководствуясь всѣми этими данными, можно сказать съ достаточною вѣроятностью, что въ концѣ 50-хъ годовъ (1859—60 г.) сбытъ товаровъ въ Амурской области едва-ли превышалъ 150—200.000 руб.; затѣмъ, въ срединѣ 60-хъ годовъ, онъ достигъ 500—600.000 р., а къ концу названнаго десятилѣтія составлялъ уже около 1.500.000 руб., если брать за основаніе торговые обороты Благовѣщенска, въ руки котораго перешло почти все снабженіе Амурскаго края, со стороны Сибири.

Соединяя эти цифры ввоза Амурской области съ цифрою ввоза товаровъ чрезъ Николаевскъ и южные порты моремъ, найдемъ, что ввозъ товаровъ на Амуръ чрезъ западныя и восточныя ворота его (Благовѣщенскъ и Николаевскъ) въ концѣ 50-хъ годовъ (1858—60 г.) составлялъ около 900.000 руб., а въ концѣ 60-хъ годовъ (1867—69 г.) — около 2.500.000 руб., не болѣе. Таковы были максимальные размѣры амурской торговли въ первое десятилѣтіе.

II.

Характеръ и развитіе торговли находятся, конечно, въ прямой зависимости отъ состоянія путей сообщенія, условій и формъ кредита, населенности страны и экономическаго положенія ея обитателей, а въ молодыхъ странахъ, каковъ Приамурскій край, гдѣ конкурренція на первыхъ порахъ почти отсутствовала,—сверхъ того, и отъ самаго *направленія* торговой дѣятельности, по скольку въ немъ выражалась *личная иниціатива* и *характеръ* мѣстнаго торговаго класса, не въ единицахъ, конечно, а въ массѣ.

Какъ ни грустно, но приходится признать тотъ общій фактъ, что, путемъ историческихъ и бытовыхъ условій, за все трехсотлѣтнее свое существованіе, Сибирь вообще могла выработать во всемъ направленіи своей торгово-промышленной дѣятельности идеалы и тенденціи, очень далекіе отъ принциповъ настоящей коммерціи, какъ они понимаются въ странахъ съ развитою торговлею и промышленностью. Всѣ историки и бытописатели Сибири (изъ нихъ наиболѣе выразительный покойный Ядринцевъ, въ его извѣстномъ трудѣ „Сибирь—какъ колонія") согласно указываютъ, что стремленіе къ кабалѣ и монополіи — въ однихъ и къ хищничеству, въ разныхъ его формахъ, въ другихъ—являлось, до послѣдняго времени, характерною чертою сибирской экономической дѣятельности, взятой въ ея массовыхъ проявленіяхъ. Эта атмосфера являлась господствующею, захватывала собою рѣшительно все окружающее, подчиняла себѣ и воспитывала население въ одномъ и томъ-же направленіи. Нѣтъ надобности приводить какія-либо частныя подтвержденія этой печальной истины,—она достаточно уже констатирована всею сибирскою литературою и исторіею... Съ другой стороны, живые типы комедій Островскаго, писанные съ натуры, въ центрѣ Россіи, въ Москвѣ, стоявшей въ теченіи трехъ столѣтій во главѣ сибирской

торговли и руководившей ею своимъ кредитомъ и традиціями, достаточно ярко рисуютъ собою—и тогдашнимъ общеизвѣстнымъ своимъ принципомъ: „не надуешь—не продашь"—тѣ образцы, которые только и могла видѣть Сибирь *внѣ себя*, на Нижегородской и Ирбитской ярмаркахъ, гдѣ она, такъ сказать, соприкасалась съ внѣшнимъ міромъ и провѣряла себя. Къ сожалѣнію, и сибирскіе, и московско-нижегородскіе идеалы того времени оказывались въ полномъ согласіи между собою и такимъ образомъ только еще больше утверждались въ своей жизненности и непреложности.

Въ такой обстановкѣ вырабатывались тѣ дѣятели, которые появились піонерами амурской торговли въ первый періодъ ея существованія, въ 50-хъ и 60-хъ годахъ, когда амурская жизнь еще только что зарождалась. Новизна и пустынность окраины, ея изолированность отъ всего остального міра, внутреннее и внѣшнее бездорожье, наличность безпомощнаго инородческаго населенія и пр.—все это должно было только способствовать анархіи въ начинавшейся торгово-промышленной дѣятельности окраины и усиливать нежелательныя тенденціи во всѣхъ направленіяхъ. И дѣйствительно, по свидѣтельству очевидцевъ, Амуръ того времени, въ указанномъ отношеніи, представлялъ странное зрѣлище. „Въ томъ-то и бѣда новыхъ городовъ на льготахъ—писалъ Завалишинъ („Морск. Сбор." 1859 г. № 6),—что туда, большею частью, бросаются первыми именно тѣ, которымъ уже некуда дѣваться... Избу и сарай—нельзя звать заводомъ, какъ нельзя лавку звать магазиномъ, а купца, который потому только можетъ считаться въ первой гильдіи, что *городъ на льготахъ*,—нельзя звать лейтенантомъ. Всякой вещи свое имя". Такой-же отзывъ даетъ Максимовъ („На Востокѣ"), посѣтившій Амуръ въ 1860—61 гг. Спустя 10 лѣтъ, въ началѣ 70-хъ годовъ, Алябьевъ повторяетъ (въ своей книгѣ „Далекая Россія и Уссурійскій край") тоже самое. „Оно и понятно—замѣчаетъ онъ—если принять въ соображеніе, что здѣшнее купечество составилось изъ элементовъ не совсѣмъ красивыхъ: почти все купечество состоитъ изъ знаменитыхъ дѣятелей не менѣе знаменитой Амурской компаніи, разорившей своихъ акціонеровъ и обогатившей приказчиковъ,—отставныхъ солдатъ, прошедшихъ огонь и воду, или казака, видавшаго на своемъ вѣку всякіе виды". Вышеславцевъ, приходившій въ Николаевскъ въ 1858 г. на военномъ суднѣ, тоже кратко заявляетъ (см. его „Очерки перомъ и карандашемъ"), что „строить будущность здѣшняго края на основаніяхъ коммерціи нашего почтеннаго купечества—значитъ строить домъ на пескѣ". . Ха-

рактерно также заявленіе одного изъ піонеровъ Амура, участника тогдашней жизни, писавшаго свои воспоминанія въ газетѣ „Владивостокъ" (1884 г. № 49), и вовсе не въ смыслѣ порицанія, а, напротивъ, для указанія тогдашняго *процвѣтанія* Амура, „съ его кипучей, чисто американской дѣятельностью": — „Отставные солдаты — говоритъ онъ — переселенцы, приказчики, крестьяне спѣшили водвориться въ городѣ и, не стѣсняемые акцизными формами и размѣрами, налагаемыми правилами о торговлѣ, безъ гильдейскихъ свидѣтельствъ и провозныхъ, захватили почти всю торговлю на Амурѣ... Варилось и продавалось *пиво*, выдѣлывались *наливки*, *водки*, *ликеры*, возникла табачная и папиросная фабрика, зародился проектъ *винокуреннаго* завода. Города быстро наполнялись; стали возникать мѣстные капиталы"... Вотъ дѣятельность, которая, безспорно, по свидѣтельству всѣхъ очевидцевъ, была внесена на Амуръ первымъ дѣломъ и составляла краеугольный камень предпринимательскихъ стремленій первыхъ амурскихъ дѣятелей!

„Въ первое время русскаго заселенія — разсказываетъ г. Алябьевъ — соболя можно было достать за стеклянную бутылку или мѣдную пуговицу, а ловить его можно было около дома. Запросъ русскихъ купцовъ, явившихся сюда изъ Забайкалья и даже Иркутска, и усиленная охота на соболей естественно подняли цѣну и уменьшили добычу. Эта конкурренція не мѣшаетъ, однако-же, китайцамъ и русскимъ купцамъ эксплоатировать въ свою пользу инородцевъ, которые за соболя получаютъ самыя ничтожныя цѣны. Средствами въ этомъ случаѣ не стѣсняются ни тѣ, ни другіе: — опаиваніе водкой и высокая оцѣнка своихъ товаровъ составляютъ не самыя послѣднія средства наживы". Соболи, по словамъ г. Кириллова (Газ. „Сибирь", 1885 г. № 13—14), въ то время покупались по 2—3 р., а продавались 6—8 р. и дороже; г. Венюковъ въ своихъ „Воспоминаніяхъ о заселеніи Амура" („Русск. Стар.", 1882 г.) указываетъ, что въ 1858 г. соболи покупались по 3—4 р., а продавались въ Ирбитѣ по 12—15 и даже 25 р. Объ этой выгодной мѣнѣ соболей то-же самое говорятъ Завалишинъ, Песковъ („Амурскій Край", 1865 года) и другіе. „Грѣшили" же соболями и много позже, еще въ срединѣ 80-хъ годовъ: г. Надаровъ, напримѣръ, въ своемъ „Очеркѣ современнаго положенія Сѣверно-Уссурійскаго края" сообщаетъ прямо, что орочонамъ подсовывали вмѣсто табаку какого-то зелья, дурманили и затѣмъ обирали, такъ что тѣ стали, наконецъ, принимать отъ торговцевъ только хорошо знакомый имъ маньчжурскій табакъ...

Эти-то „соболя", по свидѣтельству всѣхъ бытописателей амурской жизни, и служили главною приманкою для лицъ, появившихся на Амурѣ въ первое десятилѣтіе его заселенія, такъ какъ ничтожная цифра обитателей края, сама по себѣ, конечно, не могла-бы привлечь такого вниманія, чтобы, исключительно *ради обезпеченія потребностей края*, торговый людъ усиленно двинулся въ эту сторону.

Лучшею иллюстраціею тогдашней торговли на Амурѣ служитъ исторія „Амурской Компаніи".

Учредитель этой компаніи, Рукавишниковъ, обѣщалъ довольствоваться всего 6%. Компанія пользовалась нѣкоторыми преимуществами, по уставу, и въ первые же два года имѣла свои магазины въ Благовѣщенскѣ, Албазинѣ, станицѣ Екатерино-Никольской и Николаевскѣ. Цѣлью компаніи было не только снабженіе края товарами, но также развитіе мѣстныхъ промысловъ и вывозъ ихъ продуктовъ за границу. „Предполагалось, конечно,—говоритъ въ своихъ „Воспоминаніяхъ" г. Венюковъ—что главной заботой компаніи будетъ не скупка по дешевой цѣнѣ соболей, которые на Ирбитской ярмаркѣ доставили бы ей 300 и 400% барыша, а *доставка изъ-за границы моремъ* такихъ товаровъ, которые могли бы удовлетворять потребностямъ вновь возникавшихъ колоній. Но что-же случилось? Въ лавкахъ компаніи продавались заплѣсневѣлые пшеничные сухари и крендели по полтиннику и трехрублевому за фунтъ, прогорклое коровье масло по цѣлковому, червивая колбаса, дырявая даба (низшій сортъ китайки) и т. п.—а принимались, за исключеніемъ денегъ, одни *соболи*, такъ что приходилось жалѣть объ отсутствіи тѣхъ „хищниковъ", которыхъ могущественная конкурренція компаніи удалила съ Амура"... На первыхъ-же порахъ компанія потерпѣла убытки, благодаря крушенію двухъ ея судовъ, отправленныхъ съ товарами въ Николаевскъ... Но не это привело ее къ ликвидаціи, а собственная безалаберность. Компанія,—какъ заявляетъ г. Венюковъ—дозволила своимъ-же приказчикамъ вести собственные торговые обороты—чрезъ что, конечно, страдали не только дѣла компаніи, но и мѣстныхъ жителей, такъ какъ приказчики компаніи, не имѣя конкурренціи, думали только о своей наживѣ, не заботясь о репутаціи компаніи и ея выгодахъ; послѣдствія подобнымъ образомъ безобразно ведшагося дѣла не замедлили появиться и повели къ разстройству компаніи и, наконецъ, къ ея ликвидаціи... „Многочисленные дѣятели компаніи—подтверждаетъ то-же самое г. Носковъ—пользуясь *правомъ совмѣстной торговли*, не забывали и своихъ выгодъ:—они, бывало, какъ замѣтятъ требо-

ваніе на какой-либо предметъ, особенно первой потребности, то и выводятъ его тотчасъ-же въ продажу по счетамъ компаніи съ назначенною, разумѣется, пользою, но сами продаютъ эти предметы по баснословно дорогой цѣнѣ, отчего терпѣли и потребители и компанія, репутація которой сильно пострадала отъ этихъ продѣлокъ"... „Единственная польза, которую принесла умершая компанія на Амурѣ—замѣчаетъ г. Стахѣевъ („За Байкаломъ и на Амурѣ")—это, что большая часть служащихъ въ ней лицъ составили себѣ благопріятные капитальцы и завели свои собственныя дѣла: компанія въ этомъ случаѣ играла, конечно, роль страдательную". Шперкъ къ этому прибавляетъ, что „многіе изъ нихъ продолжаютъ въ настоящее время вести свои торговыя дѣла выгоднѣе, чѣмъ они вели дѣла компаніи"...

Подобную же участь испытало нѣсколько позже „Восточно-Сибирское товарищество", возникшее въ 1872 г. и лопнувшее спустя три или четыре года, директоромъ котораго былъ иностранецъ Людорфъ, а акціонерами гамбургскіе купцы. Здѣсь уже дѣло является совершенно темнымъ...

„Подражая Амурской компаніи—пишетъ далѣе г. Песковъ („Амурскій край", 1865 г.)—многіе капитальные люди Иркутска и Верхнеудинска пустились въ амурскую торговлю также съ большою обстановкой, т. е. пооткрывали въ разныхъ мѣстахъ магазины, отправили дѣльныхъ приказчиковъ и нѣкоторые начали даже возводить громадныя постройки. Сначала дѣло пошло хорошо, особенно при умѣньи воспользоваться съ перваго же раза невѣдѣніемъ гольдовъ и гилякъ, бывшихъ до сего въ тяжкой зависимости маньчжуръ и китайскихъ торговцевъ и не понимавшихъ цѣнности предметамъ, такъ что сначала за мѣдную хорошо отчищенную пуговицу они давали соболя,—тогда, разумѣется, амурская торговля приносила выгоду, и при всѣхъ лишеніяхъ, поощрила многихъ оставить тамъ на дальнѣйшее время своихъ приказчиковъ; но послѣ дѣло стало понемногу измѣняться, гольды и гиляки, что называется, обрусѣли и, видя безпрерывный приливъ новыхъ покупателей, стали выпрашивать за свои промыслы несообразную уже цѣну,—вслѣдствіе чего выгоды отъ этой торговли стали уменьшаться и многимъ приказчикамъ довелось жить въ улусахъ и ознакомляться съ ихъ обитателями съ большимъ терпѣніемъ. Заочные же хозяева, не получая прежней пользы, стали обвинять своихъ приказчиковъ въ недѣятельности, а тѣ обвинять своихъ хозяевъ, что они хотятъ чужими руками жаръ загребать,—и дѣло пошло въ разладъ: многіе сократили свои дѣла, а нѣкоторые прекратили ихъ вовсе и, разумѣется, -кое-чего не

обсчитались... Теперь (1865 г.) вся почти отдаленная торговля сосредоточивается въ рукахъ бывшихъ приказчиковъ, практически изучившихъ свое дѣло, и они, хотя не обладаютъ большими капиталами, но ведутъ свое дѣло хорошо и не безвыгодно"...

Сибирскіе пріемы торговли того времени характерно очерчиваются С. В. Максимовымъ въ его очеркѣ „Въ немилоной странѣ" („Истор. Вѣстн.", 1884 г., № 1—3)—„Сибирскому потребителю—говоритъ онъ—поставленному въ безъисходное положеніе, при полномъ отсутствіи собственныхъ производствъ, за неимѣніемъ фабрикъ, приходится становиться совершенно въ тѣ-же условія, въ какихъ находится все инородческое населеніе:—платить за все, что потребуютъ, съ наростаніемъ процентовъ по мѣрѣ удаленія мѣстностей на востокъ... Все искусство опытныхъ торговцевъ заключается въ этомъ случаѣ, чтобы подобрать искусныхъ исполнителей или приказчиковъ, у которыхъ бы не дрожала рука обмануть и начесть, обсчитать и обвѣсить... Приказчики, дѣйствуя офенскимъ бродячимъ способомъ въ закабаленныхъ мѣстностяхъ, берутъ въ уплату все, что пойдетъ на руку, лишь бы только свезла лошадь. Получая ничтожное жалованье или не получая его вовсе, сибирскіе молодцы, развозя по истинѣ сквернный, никуда негодный товаръ и притомъ полученный и сбываемый въ долгъ, должны изловчиться такъ, чтобы въ ближайшее время сдѣлаться хозяевами и въ то-же время не потерять въ нихъ своихъ покровителей, по крайней мѣрѣ, въ первые боевые годы".

Тотъ-же С. В. Максимовъ рисуетъ далѣе и характерный типъ дѣльца и нарождающагося на его глазахъ новаго амурскаго капиталиста, въ лицѣ нѣкоего юнкера Бѣлыхъ. Начавъ нѣсколькими рублями, юнкеръ этотъ полегоньку и соболей скупалъ у инородцевъ, и деньги подъ проценты отдавалъ товарищамъ и приказчикамъ, и папиросы набивалъ, и пр. и пр... Разсказавъ его исторію, авторъ заключаетъ: „Никто въ Сибири не удивляется тому, что мелкимъ приказчикамъ, при изворотливомъ умѣ, скоро счастливитъ. Съ настойчивостью, какую обнаружилъ нашъ юнкеръ (восходившее свѣтило), удается очень скоро овладѣвать капиталами, примѣнять ихъ къ порабощенію цѣлыхъ краевъ и самимъ становиться такою нравственною силою, съ которою приходилось считаться и бороться (не всегда успѣшно) могущественнымъ сибирскимъ генералъ-губернаторомъ"...

Для полноты характеристики перваго періода амурской дѣятельности отсылаемъ читателей къ отзывамъ покойнаго Пржевальскаго, въ его извѣстномъ трудѣ „Путешествіе въ Южно-

Уссурійскій край", 1870 г., объ уссурійской и хабаровской торговлѣ: — всѣ черты, которыя отмѣчены другими авторами, прилагались въ одинаковой мѣрѣ и къ этимъ раіонамъ. Полагаемъ,—сказаннаго вполнѣ достаточно, чтобы составить себѣ общее представленіе о торгово-промышленной дѣятельности Приамурскаго края въ первую эпоху при его занятіи, въ 50-хъ и 60-хъ годахъ.

Нѣтъ надобности говорить, что на сѣверѣ, въ Охотскомъ и Камчатскомъ округахъ, картина была еще печальнѣе.

III.

Внѣшнія проявленія торговой дѣятельности въ Приамурскомъ краѣ въ первые года его существованія были весьма плачевны. Это уже отчасти видно по составу тогдашняго торговаго класса и по тѣмъ характеристикамъ, какія сдѣланы въ предшествующей главѣ, со словъ очевидцевъ. Неприглядность положенія выяснится еще болѣе, если мы войдемъ въ нѣкоторыя подробности. Въ этомъ отношеніи характернымъ явленіемъ прошлаго было рѣзкое *колебаніе* цѣнъ на одни и тѣ-же предметы, въ разное время года. Сами по себѣ среднія цѣны, при сравненіи съ нынѣшними, не могутъ еще быть приняты показателемъ какой-либо рѣзкой разницы, такъ какъ сравнительная высота ихъ обусловливалась многими причинами:—разностью въ стоимости самыхъ покупокъ, условіями и стоимостью доставки, сравнительной медленностью прежнихъ оборотовъ, недостатками и формами кредита, ничтожностью мѣстнаго населенія и мизерностью его спроса и пр.; все это создавало для перваго періода, безъ сомнѣнія, несравненно худшія условія, нежели въ позднѣйшее время, и потому удивляться, что тогда цѣны были гораздо выше нынѣшнихъ нечего, хотя, съ другой стороны, совершенно излишне было-бы, и при томъ весьма гадательно, выводить *численно* такую разницу. Достаточно удовольствоваться тѣмъ общимъ фактомъ, что цѣны, вообще, въ первый періодъ торговли были значительно выше нынѣшнихъ, а если иногда эта разница и не бросается въ глаза, то лишь потому, что она маскируется *качествомъ* самаго товара, его низшимъ достоинствомъ, при одинаковой почти рыночной стоимости, тогда и нынче. Кромѣ того, сравненіе цѣнъ невозможно еще и потому, что о качественной однородности товаровъ не можетъ быть рѣчи не только за столь продолжительный промежутокъ времени, но даже и за нѣсколько лишь

лѣтъ. Поэтому, повторяемъ, въ смыслѣ абсолютныхъ среднихъ цѣнъ перваго періода приходится ограничиться общимъ указаніемъ, что онѣ дѣйствительно были высоки, тогда какъ самые товары большею частью плохи.

По *колебанію* цѣнъ на одинъ и тотъ-же товаръ, въ одномъ и томъ-же мѣстѣ, только въ различные сезоны, какъ уже замѣчено выше, представляется для перваго періода явленіемъ весьма характернымъ. Теперь этого явленія не замѣчается вовсе; въ прежнее же время оно было обычнымъ и повсемѣстнымъ для всего края. По свидѣтельству Завалишина, сахаръ въ Забайкальѣ доходилъ до 90 коп. вмѣсто обычныхъ 40 коп. за фунтъ, „а по малому привозу — пишетъ онъ — бывали такіе случаи, что продавали по рублю слишкомъ за фунтъ, да притомъ съ такимъ условіемъ, чтобы на два фунта сахара взяли непремѣнно фунтъ чаю". По его же словамъ, — „зимою 1857—58 г., по случаю потопленія казеннаго скота, мясо продавалось по 10 руб. и доходило до 12 руб., съ условіемъ брать на фунтъ хорошаго фунтъ худого, что здѣсь обыкновенная замашка", прибавляетъ онъ притомъ. [1] — „Цѣны на жизненные припасы въ Благовѣщенскѣ — писалъ Стахѣевъ — по нѣкоторымъ продуктамъ много разнятся зимой и лѣтомъ" [2]. Въ такихъ случаяхъ нерѣдко обывателями Благовѣщенска товары выписывались по почтѣ изъ Читы и даже Москвы (наприм. стеариновыя свѣчи) и обходились дешевле, чѣмъ у мѣстныхъ купцовъ [3]. Въ Николаевскѣ, по словамъ старожиловъ, цѣны на стеариновыя свѣчи поднимались иногда до 40 р., подобно тому, какъ нѣкогда сахаръ въ Якутскѣ, — а мерзлое мясо доходило до 16 р. „да и то въ видѣ милости, ради знакомства", какъ поясняетъ Стахѣевъ [4]. Когда въ 1861 г. въ амурскомъ лиманѣ разбился американскій баркъ „Монголъ" съ шедшимъ на немъ грузомъ, то сахару въ продажѣ не оказалось — „и безъ того высокія цѣны въ Николаевскѣ поднялись еще выше" [5]. Подобныя же заявленія — повторяетъ Вышеславцевъ [6], а немного позже Пржевальскій. „Цѣны на товары — говоритъ послѣдній — не имѣютъ опредѣленной нормы, а совершенно зависятъ отъ произвола торговца. Появится-ли большой запросъ на какой-нибудь товаръ,

[1]) „Морск. Сборн.", 1858 г. № 11 и 1859 г. №№ 6—7.

[2]) „За Байкаломъ и на Амурѣ", 1869 г., стр. 253.

[3]) Тамъ-же, стр. 245.—Пржевальскій. „Путешествіе въ Южно-Уссур. край", стр. 37.

[4]) „За Байкаломъ и на Амурѣ", стр. 245.

[5]) „Морск. Сборн." 1861 г. № 12.

[6]) „Очерки перомъ и карандашемъ", стр. 278.

или просто онъ остается въ продажѣ только у одного какого-нибудь купца, сейчасъ же цѣна на него накладывается „двойная" [1]). По свидѣтельству г. Кириллова, въ Благовѣщенскѣ даже въ срединѣ 80-хъ годовъ подобныя явленія еще не вывелись окончательно [2]).

Что касается вообще низкаго качества тогдашнихъ товаровъ, доставлявшихся въ Приамурскій край одинаково какъ изъ Европейской Россіи, такъ и изъ-за границы, то повсемѣстныя жалобы на это отмѣчаются съ одинаковымъ единодушіемъ у всѣхъ, кто только сталкивался съ мѣстною жизнью и присматривался къ ней. При этомъ, какъ Пржевальскій, такъ Максимовъ, Алябьевъ, Стахѣевъ и др. совершенно согласно указываютъ, что прогрессивное возвышеніе цѣнъ, одновременно съ пониженіемъ качества самыхъ товаровъ, усиливалось по мѣрѣ отдаленія отъ главныхъ пунктовъ тогдашней жизни, Николаевска, Хабаровска и Благовѣщенска, внутрь страны, къ станицамъ и поселкамъ:—тамъ торговыя отношенія отличались еще большею произвольностью и неустойчивостью.

Было-бы, однако-же, совершенно ошибочнымъ ставить все это исключительно на почву коммерческой недобросовѣстности, какъ это нерѣдко высказывалось по адресу мѣстнаго купечества. Явленіе было слишкомъ однохарактерно и общно, слишкомъ широко и глубоко захватывало мѣстную дѣятельность, отъ мелкихъ до самыхъ крупныхъ ея представителей,—чтобы видѣть въ немъ выраженіе только личныхъ, индивидуальныхъ свойствъ торговаго класса, каждаго въ отдѣльности и всѣхъ вмѣстѣ. Широко задуманная и широко обставленная Амурская компанія, пользовавшаяся на первыхъ порахъ всѣми симпатіями администраціи, дѣйствовала, оказывается, совершенно одинаково съ мелкими торговцами и промышленниками, „такъ что—говоритъ Венюковъ—на первый же годъ существованія компаніи приходилось жалѣть объ отсутствіи тѣхъ хищниковъ, которыхъ могущественная конкурренція компаніи удалила съ Амура [3])". Иностранные предприниматели также нисколько не выдѣлялись отъ предпринимателей русскихъ и шли съ ними въ томъ-же направленіи, какъ это свидѣтельствуютъ тѣ-же Пржевальскій, Алябьевъ, Носковъ, Стахѣевъ, Максимовъ и др. Наконецъ, что замѣчалось въ Благовѣщенскѣ, то въ одинаковой мѣрѣ повторялось въ Хабаровскѣ и

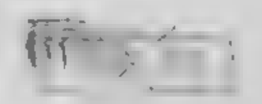
[1]) „Путешествіе въ Южно-Уссур. край", стр. 37.
[2]) „Краткій очеркъ амурской торговли". Газета „Сибирь", 1885 г. № 16.
[3]) „Воспомин. о заселеніи Амура" „Русск. Старина", 1882 г. №№ 1—2.

Николаевскѣ—и еще рѣзче выражалось въ глухихъ мѣстахъ, гдѣ-нибудь въ станицахъ, постахъ и селеніяхъ, среди русскихъ и среди инородцевъ. Поэтому, прежде чѣмъ ставить *общій* упрекъ всѣмъ поголовно дѣятелямъ перваго періода, необходимо взвѣсить обстоятельства, при какихъ имъ пришлось дѣйствовать, оцѣнить самую обстановку,—иначе говоря, изслѣдовать ту *почву*, на которой они проявляли свои личныя качества, и тогда уже выводить окончательныя заключенія.

Какъ уже было замѣчено раньше, торговыя отношенія или, вообще, торговля—не есть что-нибудь заранѣе установленное, строго формулированное и стоящее внѣ обстановки. Торговля представляетъ собою весьма сложную функцію массы условій, массы простѣйшихъ элементовъ, изъ комбинацій которыхъ и слагается извѣстная атмосфера. Къ такимъ элементамъ относятся—внѣшніе и внутренніе пути сообщенія, условія и обстановка внѣшняго и внутренняго кредита, объемъ и характеръ рынка, продолжительность товарнаго оборота и пр.

Начнемъ съ перваго, т. е. съ путей сообщенія, какъ они существовали въ 50-хъ и 60-хъ годахъ.

Несомнѣнно, главными путями сообщенія въ Приамурскомъ краѣ, какъ внутренними, такъ и внѣшними, были и остаются всегда море и рѣки—Амуръ и Уссури, вдоль которыхъ, главнымъ образомъ, и раскинулось все наиболѣе потребительное населеніе окраины. Первый частный пароходъ явился на Амурѣ въ 1859 г., но, несмотря на это, еще и тогда, для проѣзда по Шилкѣ, въ Срѣтенскѣ приходилось брать лодки и на каждой станицѣ мѣнять гребцовъ. Между Благовѣщенскомъ и Николаевскомъ казенные пароходы стали ходить съ 1854 г., но они большую часть времени сидѣли на мели и фактически до 1859 г. почти вовсе не работали; притомъ 4—5 пароходовъ, ходившихъ въ то время, никоимъ образомъ, разумѣется, не могли-бы удовлетворить всѣмъ требованіямъ, а сверхъ того, самыя услуги ихъ являлись чисто случайными и зависѣли вполнѣ отъ произвола командира. Оттого-то по Шилкѣ и Амуру, еще въ началѣ 60-хъ годовъ, ходили почтовыя и пассажирскія лодки и этимъ же способомъ передвигались грузы... Самые пароходы въ то время ходили въ неопредѣленные сроки и брали страшно дорого; притомъ, купцы постоянно жаловались на самопроизвольное возвышеніе тарифа и предпочитали сплавлять товары въ собственныхъ лодкахъ. Даже въ концѣ 60-хъ годовъ, когда по Амуру плавало 12 казенныхъ пароходовъ морского вѣдомства,



5 частныхъ и 7 телеграфныхъ и инженерныхъ, рѣчное сообщеніе нельзя было назвать скорымъ и удобнымъ [1]. „Опредѣленныхъ, правильныхъ рейсовъ здѣсь не существуетъ до сихъ поръ—писалъ еще Пржевальскій—а пароходы приходятъ и уходятъ, и плывутъ дальше или ближе, направляются въ ту или другую сторону, смотря по надобности и разсчетамъ мѣстнаго начальства. Такія надобности обусловливаются, главнымъ образомъ, перевозкою солдатъ и буксировкою баржъ съ различными казенными транспортами, такъ что пассажиры, волею или неволею, должны иногда жить недѣли двѣ—три на одномъ и томъ-же мѣстѣ, въ ожиданіи отходящаго парохода" [2]. Началомъ болѣе или менѣе правильнаго судоходства по Амуру нужно считать лишь 1872 г., когда появилось Товарищество Амурскаго пароходства, къ которому перешли пароходы морского вѣдомства, такъ что число частныхъ судовъ достигло въ это время 17... Но что значила эта цифра, когда общая длина линіи рѣчного сообщенія простиралась на 3721 вер., изъ нихъ 2956 вер. по Амуру и Шилкѣ, отъ Николаевска до Срѣтенска, и 765 вер. по Уссури и озеру Ханка, отъ Хабаровска до Камень-Рыболова!.. Названное товарищество обязалось только имѣть при пароходахъ не менѣе 15 баржъ, съ общею подъемною силою не ниже 80.000 пуд. Но и при правительственной субсидіи въ 2 р. 15 к. съ версты, съ обезпеченіемъ казеннаго груза до 135.000 руб., товарищество вело свои дѣла въ первое десятилѣтіе все-таки неисправно, такъ что возбужденъ былъ вопросъ о передачѣ контракта другимъ лицамъ, хотя въ концѣ 80-хъ годовъ оно и стало работать уже болѣе правильно. Въ срединѣ 80-хъ годовъ на Амурѣ и Уссури число пароходовъ достигло 50. Это наглядно показываетъ, какъ росли потребности и насколько всегда слабы были средства къ ихъ удовлетворенію,—потому что жалобы на ихъ недостатокъ и неаккуратность пароходства продолжались непрерывно, и справедливость ихъ подтверждается даже теперь тѣми штрафами, какіе недавно были наложены Главнымъ Начальникомъ края на новое товарищество... Совершенно неустойчивый и высокій частный тарифъ перваго времени, съ появленіемъ перваго товарищества, упалъ до 3 руб. съ пуда груза отъ Николаевска до Срѣтенска, вверхъ по рѣкѣ, т. е. до 0,1 коп. съ пудо-версты. Въ срединѣ 80-хъ годовъ тарифъ понизился еще на 20%... Если сравнить съ этимъ фрахтъ на пароходахъ Добровольнаго Флота, отъ

[1] Венюковъ. „Воспоминанія о заселеніи Амура".
[2] Пржевальскій. „Путешествіе въ Уссурійскій край".

Одессы, по *50 к. к.* съ пуда, то видно будетъ наглядно, какъ дорого стоила доставка товаровъ внутри края даже по линіямъ пароходнаго движенія. Теперь тотъ-же тарифъ понизился до *1 руб. 20 коп.* между Николаевскомъ и Срѣтенскомъ, не говоря уже о томъ, что въ срочности и аккуратности въ доставленіи грузовъ, несмотря на существующія и теперь жалобы, не можетъ быть, конечно, никакого сравненія между нынѣшнимъ положеніемъ и минувшимъ, когда купцы предпочитали пароходамъ свои лодки, плоты и баржи [1]).

О сухопутныхъ сообщеніяхъ въ краѣ распространяться излишне: они даже и теперь оставляютъ желать много лучшаго. Въ этомъ отношеніи подробности указаны въ „Описаніи Амурской области" г. Грумъ-Гржимайло, который прямо констатируетъ фактъ почти полнаго бездорожья, называя то лишь примитивныя, совершенно неустроенныя колесныя дороги вдоль немногочисленныхъ почтовыхъ трактовъ, то однѣ „вьючныя тропы", или даже просто только „географическія направленія", по которымъ движеніе можетъ совершаться лишь съ большими препятствіями. Раньше эти „пути" были, конечно, еще первобытнѣе, еще хуже, настолько худы, что даже Главные Начальники края затруднялись и становились въ тупикъ предъ способами своего передвиженія... Сколько-нибудь надежнымъ и удобнымъ былъ только зимній переѣздъ по льду Амура и Уссури, но онъ былъ страшно дорогъ и далеко не всегда обезпеченъ лошадьми. За грузы отъ Владивостока до Никольскаго, за 100 вер., платили по 60 коп. и дороже съ пуда, въ зимнее время 30 коп. На колесахъ же доставка была вполнѣ случайная и по цѣнѣ, и по времени, и по сохранности товаровъ. Во время нерѣдкихъ эпизоотій въ краѣ и обычныхъ весеннихъ и осеннихъ распутицъ, продолжавшихся въ общемъ до $2\frac{1}{2}$—3 мѣсяцевъ въ году, всякое сообщеніе не только для грузовъ, но и для одиночныхъ пассажировъ прекращалось совершенно. Можно судить по этому, что происходило вообще съ сухопутною доставкою товаровъ и торговлею, въ особенности въ эти періоды полнѣйшаго бездорожья, когда край буквально *расчленялся* на совершенно изолированные другъ отъ друга клочки, куда даже почтовыя извѣстія не проникали

[1]) О состояніи амурскаго пароходства данныя сгруппированы въ „Дальнемъ Востокѣ" за 1894 г. № 103, на основаніи указаній Венюкова, Шперка, Максимова, Пржевальскаго, Алябьева и Завалишина. Къ нимъ надо прибавить книгу Грумъ-Гржимайло „Описаніе Амурской области".

по мѣсяцамъ! По словамъ Венюкова, ѣзда даже на курьерскихъ не отличалась скоростью, а на Амурѣ въ 1858 г. не было еще даже и рѣчи объ устройствѣ почтовыхъ станцiй. Грузы изъ Европейской Россiи двигались болѣе полугода; боченки съ порохомъ доставлялись въ Восточную Сибирь по 4 мѣсяца!.. [1]).

Морская транспортировка также находилась въ печальномъ положенiи. Русскiй торговый флагъ въ первый перiодъ амурской торговли совершенно не появлялся въ Николаевскѣ, да и вообще доставка товаровъ на Амуръ моремъ практиковалась только иностранцами. Въ 1856 г. для всего края было установлено портофранко, въ виду отдаленности и изолированности окраины и невозможности обезпечить ея потребности одними собственными средствами страны. Русское купечество, однако-же, никогда не пользовалось этою льготою, такъ какъ, во-первыхъ, связано было кредитомъ только съ Европейской Россiей, а во-вторыхъ, выписывало свои товары почти исключительно сухопутьемъ, чрезъ Сибирь, со стороны Иркутска и Забайкалья, откуда оно собственно и появилось въ краѣ и гдѣ продолжало имѣть, попрежнему, часть своей торговой осѣдлости, требовавшей направленiя грузовъ по указанному пути. Изъ русскихъ попытокъ направить товары на Амуръ моремъ извѣстны только неудачныя попытки Амурской компанiи и успѣшный опытъ купца Сумкина въ концѣ 60-хъ годовъ, къ сожалѣнiю, не нашедшiй подражателей. Иностранные купцы, появившiеся въ Николаевскѣ одновременно съ русскими, были единственными лицами, которыя всегда выписывали товары исключительно моремъ, на парусныхъ судахъ, изъ Гамбурга или Санъ-Франциско. Размѣры этой морской транспортировки указаны въ первой главѣ, гдѣ видно, что до конца 60-хъ годовъ среднiй ежегодный приходъ морскихъ судовъ на здѣшнее побережье колебался отъ 7—9 до 14—15 судовъ. Внутренняго морского каботажа въ первое время не было совершенно, и частные грузы развозились только попутно на военныхъ транспортахъ, которые иногда получали за это и оффицiально установленный фрахтъ, поступавшiй въ казну. Единственный плававшiй въ то время въ здѣшнихъ водахъ русскiй пароходъ „Курьеръ" купца Филиппеуса занятъ былъ спецiально плаванiемъ въ Камчатку и по Охотскому морю, гдѣ собственникъ судна велъ торгъ пушниной и развозилъ казенный провiантъ. Другой русскiй пароходъ „Находка" Удѣльнаго Вѣдомства, имѣвшаго свои

[1]) „Русская Старина", 1882 г. №№ 1—2.

колонии въ заливѣ Петра Великаго, въ окрестностяхъ Владивостока, какъ извѣстно, разбилея на второй или трети годъ своего появленія. Основаніе каботажныхъ рейсовъ вдоль морского побережья положено было лишь въ началѣ 70-хъ годовъ англичаниномъ Адамсомъ, который, фрахтуя иностранные пароходы въ Китаѣ и Японіи („Драконъ“), первый началъ, въ теченіе лѣтняго сезона, развозить частные и казенные грузы по различнымъ пунктамъ побережья. Но первое срочное пароходство возникло здѣсь только съ появленіемъ компаніи г. Шевелева въ 1881 г., когда сюда пришелъ первый его пароходъ „Байкалъ“, послѣ того, какъ пароходъ „Батракъ“ въ концѣ 70-хъ годовъ потерпѣлъ крушеніе близъ Дуэ на остр. Сахалинѣ. Два года ранѣе здѣсь-же появился другой русскій пароходъ „Великій Князь Константинъ“, угольнаго общества „Сахалинъ“, съ которымъ собственно и былъ заключенъ правительственный контрактъ на почтовые рейсы, но пароходъ этотъ признанъ былъ неудовлетворительнымъ и контрактъ перешелъ къ компаніи г. Шевелева. Рейсы Добровольнаго Флота изъ Одессы начаты были тоже только въ *1880 году*... Такимъ образомъ, до 70-хъ годовъ вообще всѣ морскія сообщенія въ край исчерпывались только тѣми парусными судами, которыя приходили съ грузомъ въ Николаевскъ непосредственно изъ Гамбурга или Санъ-Франциско, а до 1880 года весь морской каботажъ на побережьѣ выражался: въ Японскомъ морѣ пароходомъ англичанина Адамса, а въ Охотскомъ морѣ „Курьеромъ“ г. Филиппеуса.

Нечего говорить, что при указанныхъ средствахъ внѣшняго и внутренняго сообщенія снабженіе края товарами могло производиться только разъ въ годъ, въ четырехмѣсячный періодъ амурской навигаціи, когда приходили суда со стороны моря и одновременно спускались на пароходахъ, баржахъ и лодкахъ товары внизъ по Амуру, со стороны Сибири. Всѣ запасы выписывались въ это время года и съ закрытіемъ навигаціи, на всю зиму, край оставался совершенно отрѣзаннымъ, вплоть до слѣдующей навигаціи. Отсюда ясно видно, каково было въ то время положеніе и мѣстныхъ купцовъ, и мѣстнаго населенія. Если выходилъ какой-либо запасъ, то его оставалось, волей-неволей, ждать до слѣдующей весны, и это повторялось регулярно, изъ года въ годъ. Выходили ламповыя стекла, приходилось сидѣть чуть-ли не безъ освѣщенія; выходилъ сахаръ—приходилось замѣнять его конфектами; также обыкновенно не хватало свѣчей, масла, муки и другихъ продуктовъ, и если бы въ такихъ случаяхъ не выру-

чало обывателей Морское Вѣдомство своими портовыми запасами, то положеніе было-бы безвыходнымъ. Вышеславцевъ, посѣтившій Николаевскъ на военномъ суднѣ въ 1858 г., картинно описываетъ это „зимнее сидѣнье" тогдашняго обывателя. „Въ Николаевскѣ" говоритъ онъ—„есть нѣсколько лавокъ, принадлежащихъ большею частью американцамъ; здѣсь иногда можно достать все (не спрашивайте о цѣнахъ), а иногда нѣтъ почти ничего. Желающіе постоянно знаютъ эти времена приливовъ и запасаются на всю зиму, платя умѣренныя цѣны; но горе попавшему въ отливъ или малую воду! Товары приходили сюда, большею частью, изъ Санъ-Франциско или изъ Гонконга. Другой притокъ предметовъ существованія для Николаевска—это сплавы по Амуру, подверженные также многимъ случайностямъ... Показавшіеся вдали сплавы производятъ въ Николаевскѣ впечатлѣніе, подобное тому, какъ туча, полная дождя, производитъ гдѣ-нибудь въ Сахарѣ. Въ мечтахъ, вмѣсто вѣчной осетрины, является питательный бифштексъ, масло для каши, новый сюртукъ, вмѣсто настоящаго, начинающаго протираться на локтяхъ; все это дадутъ давно желанные сплавы, а главное—понизятся цѣны и на сахаръ, и на бѣлую муку, и на мясо" [1]).

Въ прямой зависимости отъ этихъ средствъ сообщенія стояли, конечно, и условія торговаго кредита, равно какъ и самая продолжительность торговаго оборота. Капиталъ могъ обернуться, въ среднемъ, только одинъ разъ въ *полтора* года. Съ другой стороны, вся Сибирь, при отсутствіи въ ней собственной фабрично-заводской промышленности, издавна была обречена пользоваться всѣмъ привознымъ и потому въ ней не только создалась полнѣйшая зависимость въ сферѣ торговли отъ внѣшнихъ рынковъ, по покупкамъ и кредиту, но самая торговля ея, въ полномъ своемъ составѣ, построилась исключительно на кредитѣ внѣшнемъ, тогда какъ формы кредита внутренняго оказались совершенно неразвитыми. Приамурскій край, какъ отдаленнѣйшая и наиболѣе молодая окраина Сибири, стоялъ, разумѣется, въ наихудшихъ условіяхъ въ этомъ отношеніи. Кредитъ имѣлся въ Гамбургѣ, Санъ-Франциско, въ Китаѣ, въ Москвѣ и на Нижегородской ярмаркѣ,—но внутри самаго края кредитныя учрежденія совершенно отсутствовали, вплоть до открытія отдѣленій Государственнаго банка, въ самое послѣднее время. Получить капиталъ для расширенія операцій или для срочныхъ разсчетовъ не был

[1]) „Очерки перомъ и карандашемъ", стр. 278.

почти никакой возможности, если по какимъ либо причинамъ самый сбытъ товаровъ задерживался. Въ періоды такихъ кризисовъ приходилось—или усиленно распродавать часть товара по пониженнымъ цѣнамъ, или же искать крайне дорогого краткосрочнаго кредита изъ совершенно случайныхъ источниковъ, да и то при непремѣнномъ условіи личнаго знакомства и хорошихъ отношеній. А кризисы эти, при тогдашнихъ условіяхъ дѣятельности, были неизбѣжны и, какъ Дамокловъ мечъ, висѣли надъ каждымъ отдѣльнымъ предпринимателемъ, сплошь и рядомъ нуждавшимся въ нѣсколькихъ тысячахъ рублей, когда въ складахъ его товары лежали на десятки тысячъ. Даже простой переводъ денегъ по телеграфу чрезъ казначейство, вмѣсто почтовой пересылки, разрѣшенъ былъ въ краѣ только въ концѣ 70-хъ годовъ... Рядомъ съ этимъ, отдаленность окраины, изолированность ея и полное незнакомство съ нею людей, живущихъ внѣ края, при чрезвычайной медленности, затруднительности и необезпеченности сношеній, сильно возвышали цѣнность и самаго товарнаго кредита на отпускныхъ рынкахъ, побуждая вводить въ него крайнія условія риска и долгихъ сроковъ. Въ свою же очередь, мѣстные предприниматели, поставленные между дороговизною и срочностью товарнаго кредита, съ одной стороны, и медленностью торговыхъ оборотовъ и отсутствіемъ въ самомъ краѣ денежнаго кредита, съ другой, могли находить выходъ изъ своего затруднительнаго положенія лишь въ томъ, что сами вынуждены были открывать населенію самый широкій и рискованный кредитъ, чтобы хоть этимъ способомъ возможно скорѣе реализовать суммы, потребныя для срочныхъ уплатъ по своему собственному кредиту на отпускныхъ рынкахъ. И дѣйствительно, не только въ первый періодъ торговли, но и значительно позже, по меньшей мѣрѣ, до средины 80-хъ годовъ, когда условія торговли значительно уже измѣнились къ лучшему, товарный кредитъ обывателямъ окраины отъ мѣстнаго купечества былъ развитъ до крайнихъ предѣловъ и являлся фактомъ повсемѣстнымъ и обычнымъ. Такъ какъ, при этомъ, населеніе окраины, въ наиболѣе состоятельной своей части, формировалось изъ служащаго элемента, получавшаго, сверхъ жалованья, пособія за пятилѣтія и десятилѣтія, то эти будущія пособія и служили главнымъ кредитнымъ фондомъ, къ которому обыкновенно и подводились конечные разсчеты. Для купцовъ такой широкій и продолжительный кредитъ сопровождался, конечно, новымъ рискомъ и другими неудобствами; но съ ними все-таки приходилось мириться... Такъ.

цѣпляясь одно за другое, примитивныя торговыя условія окраины, реализуясь въ формѣ всевозможныхъ непроизводительныхъ накладныхъ процентовъ и постепенно наростая, въ конечномъ своемъ видѣ выражались предъ потребителемъ тою общею дороговизною, на которую всѣ справедливо указывали и отъ которой всѣ одинаково страдали. Но и здѣсь, какъ мы видимъ, было-бы несправедливо думать, что этою *дороговизною* товаровъ въ Приамурскомъ краѣ, сравнительно съ Европейскою Россіею, непосредственно и единственно характеризовалась только одна здѣшняя непомѣрно, будто-бы, высокая торговая *прибыль*. Конечно, прибыль эта была выше, чѣмъ въ Европейской Россіи; но въ новомъ, совершенно неустроенномъ еще краѣ, при огромной трудности вести правильное торговое дѣло и при несравненно большемъ рискѣ, торговая прибыль, естественно, должна была стоять выше, такъ какъ явленіе это общее, и никто иначе не рѣшился-бы пуститься въ дѣло, сопряженное съ подобною обстановкою, притомъ-же долговременное, требовавшее уже отъ самого предпринимателя большихъ лишеній, особаго вниманія, энергіи — и вмѣстѣ съ тѣмъ завѣдомо такое, которое ликвидировать можно только годами. Цифры, приведенныя въ первой главѣ о числѣ прекратившихъ свое дѣйствіе капиталовъ въ краѣ, равно какъ ликвидація двухъ большихъ Амурскихъ компаній, наглядно показываютъ, что при всей высотѣ цѣнъ на товары и при всемъ спекуляціонномъ характерѣ прежней торговли, конечные итоги, для торговаго класса въ цѣломъ, далеко не были особенно блестящими. Если, въ частности, двѣ-три фирмы и развили широко свои операціи, начавъ дѣло со сравнительно небольшими средствами, то не надо забывать, что эти фирмы работали здѣсь непрерывно въ теченіи 25—35 лѣтъ, и потому нисколько не удивительно, что, оказавшись способными вынести всѣ невзгоды, благодаря единственно энергіи, коммерческимъ познаніямъ своихъ распорядителей и установившейся своей репутаціи среди населенія, въ концѣ-концовъ, онѣ достигли крупныхъ и прочныхъ успѣховъ... Вообще-же въ *разницѣ* мѣстныхъ цѣнъ противъ цѣнъ Европейской Россіи — *торговая прибыль* составляла лишь меньшую долю; несравненно большая доля поглощалась *накладными расходами*, въ числѣ которыхъ значительная часть тратилась прямо совершенно непроизводительно, и для купца, и для потребителя, только благодаря неустройству торговли въ ея самыхъ существенныхъ факторахъ. Съ улучшеніемъ-же путей сообщенія, упорядоченіемъ и облегченіемъ кредита и вообще съ ростомъ окраиннаго бла-

гоустройства—непроизводительная часть накладныхъ расходовъ понижалась постепенно сама собою, и цѣны на товары, въ предѣлахъ этой суммы, падали независимо отъ всякой конкурренціи, или, по крайней мѣрѣ, очищалось мѣсто для болѣе широкаго и благотворнаго ея проявленія.

Всѣ эти обстоятельства безусловно необходимо имѣть въ виду при оцѣнкѣ не только прежней амурской дѣятельности, но и нынѣшней.

IV.

Въ періодъ 1872—1873 гг. военный портъ, бывшій до того времени въ Николаевскѣ, перешелъ во Владивостокъ.

Ранѣе этого Владивостокъ былъ только незначительнымъ военнымъ постомъ, гдѣ русская команда впервые высадилась 20 іюня 1860 г. Берега его роскошной бухты, составляющей теперь гордость нашего Тихоокеанскаго побережья и его твердыню, въ то время были совершенно пустынны и покрыты могучимъ первобытнымъ лѣсомъ, остатки котораго, одинокіе полузаглохшія липы, еще и теперь кое-гдѣ, на гребнѣ берега, напоминаютъ о прошломъ, свидѣтелями котораго онѣ были 35 лѣтъ тому назадъ. Въ 1868 г., по свидѣтельству Пржевальскаго, здѣсь имѣлось только 22 казенныхъ дома, 35 частныхъ и 20 китайскихъ фанзъ. Объ улицахъ и даже дорогахъ не было еще и помина, ихъ замѣняли тропинки и намывная полоса земли вдоль сѣвернаго берега бухты. По переписи названнаго года въ посту числилось солдатъ и матросовъ, съ ихъ семьями, 348 душъ, поселенцевъ и отставныхъ нижнихъ чиновъ, съ семьями же, 37 душъ, частныхъ лицъ и затѣмъ офицеровъ и чиновниковъ, съ дѣтьми и женами, 89 человѣкъ и китайцевъ—манзъ 36 человѣкъ,—а всего 510 душъ всѣхъ возрастовъ и обоихъ половъ. Въ этотъ-же годъ Владивостокъ только-что вошелъ въ телеграфное сообщеніе съ Хабаровскомъ, а два года позже въ немъ было открыто уѣздное казначейство.

Съ преобразованіемъ въ военный портъ физіономія Владивостока сразу измѣнилась и получила тотъ-же военно-морской отпечатокъ, какимъ раньше отличался и Николаевскъ. Въ 1875 г. въ немъ уже числилось до 5.000 душъ населенія, считая съ войсками, причемъ на долю военнаго и административнаго элементовъ приходилось около 75%. Въ 1881 г. общая численность населенія поднялась до 7.819 душъ обоего пола, въ томъ числѣ

4.362 чел. (55%) войскъ съ семьями, 1.521 чел. (20%) частнаго русскаго населенія и 1.936 чел. (25%) иностранцевъ (именно: 1.500 китайцевъ, 230 японцевъ, 115 корейцевъ и 100 европейцевъ). Въ общемъ, русское населеніе составляло 5.883 душъ или 75%. Въ 1884 году населеніе состояло уже изъ 10.062 душъ обоего пола, а въ 1886 г. изъ 12.000 душъ. Параллельно съ этимъ, въ томъ-же 1884 г. во Владивостокѣ имѣлось 102 казенныхъ зданій и складовъ, 124 сараевъ и навѣсовъ, 634 частныхъ и общественныхъ домовъ, 236 складовъ и нежилыхъ построекъ и базаръ изъ 143 китайскихъ лавокъ и ларей. Частныхъ недвижимыхъ имуществъ, обложенныхъ въ городской доходъ, исчислено было на 1.440.000 руб. Городскіе доходы, составлявшие въ 1872 г. 4.409 р., поднялись въ 1881 г. до 29.227 р., въ 1883 г — до 54.706 р., а въ 1886 г. до 78.997 руб. Въ 1865 г. во Владивостокѣ числилось въ приходѣ всего только 8 коммерческихъ судовъ, съ частнымъ грузомъ на 43.000 руб., и вообще до переноса военнаго порта годовая цѣнность ввоза, по свидѣтельству Скальковскаго [1]), не превышала здѣсь 100.000 руб.—тогда какъ въ срединѣ 70-хъ годовъ она достигла уже 1.500.000 руб.

О постепенномъ развитіи торговли Владивостока можно судить по слѣдующимъ таблицамъ перевода мѣстными фирмами денегъ чрезъ казначейство и возрастающаго прихода коммерческихъ судовъ:

Переводы чрезъ Владивостокское уѣздное казначейство.

Годъ.		Сумма.
1880	Р. С.	1.547.851
1881		1.664.520
1882		1.855.554
1883		2.424.050
1884		2.898.607
1885		3.356.149
1886		3.382.509
1887		3.751.203
1888		3.961.704
1889		4.439.950
1890		4.811.113
1891		6.257.780
1892		8.997.540
1893		10.207.364

[1]) „Русская торговля въ Тихомъ океанѣ“.

Число и регистр. тонны пароходовъ, в со

ГОДА.	Русскіе.		Нѣмецкіе.		Англійск.		Японскіе.		Норвежск.		А…	
	Число.	Рег. тонн.	Число.	Рег. тонн.	Число.	Рег. тонн.	Число.	Рег. тонн.	Число.	Рег. тонн.	Число.	Рег. тонн.
1879	4	4.136	17	7.611	14	8.134	—	—	3	2.569	1	[illegible]
1880	15	17.800	23	11.215	25	15.465	1	598	1	1.047	[illegible]	[illegible]
1881	19	17.503	17	10.784	27	18.068	4	2.626	—	—	1	—
1882	19	19.570	21	10.704	18	9.139	11	6.123	—	—	—	[illegible]
1883	20	20.500	21	10.715	17	8.543	12	8.780	—	—	[illegible]	—
1884	27	31.767	20	10.726	18	6.878	13	10.090	—	—	1	[illegible]
1885	33	37.375	25	14.843	13	4.841	12	8.857	1	1.337	1	[illegible]
1886	33	38.191	30	19.162	15	7.981	12	16.884	—	—	1	2.64…
1887	31	31.303	20	11.613	20	14.505	14	18.975	—	—	2	5.30…
1888	30	28.583	28	16.028	9	6.388	12	16.884	4	3.937	3	2.61…
1889	28	29.641	20	11.056	26	15.919	20	21.062	2	889	—	2.93…
1890	28	30.516	35	27.289	10	9.390	21	20.752	14	8.508	7	[illegible]
1891	41	39.734	26	21.048	9	9.513	21	19.706	15	9.662	4	[illegible]
1892	46	44.087	47	32.439	10	10.177	23	24.518	6	5.234	6	[illegible]
1893	45	49.533	35	29.015	17	21.233	22	24.577	15	11.157	3	[illegible]
1894	51	60.300	55	40.162	13	18.537	16	20.097	8	8.372	1	[illegible]
1895	60	74.763	52	39.101	28	42.700	7	8.421	19	23.804	[illegible]	2.93…

…во Владивостокъ съ 1879 по 1895 г.

…дск.	Датскіе.		Шведскіе.		Австрійск.		Сіамскіе.		Китайскіе.		ИТОГИ.	
Рег. тонны	Число	Рег. тонны	Число	Рег. тонны	Число	Рег. тонны	Число	Рег. тонны	Число	Рег. тонны	Число	Рег. тонны
—	3	2.097	1	304	—	—	—	—	—	—	43	25.245
—	4	2.885	—	—	—	—	—	—	—	—	71	50.187
—	—	—	1	304	—	—	—	—	—	—	69	49.928
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	69	45.536
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	70	48.538
		—	—	—	—		-	—	—	—	79	59.694
	—	—	—	—	—	—	1	656	—	—	86	68.143
…642	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	92	85.113
[illegible]	1	596	—	—	—	—	—	—	—	—	90	83.469
…42	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2.262	90	77.763
[illegible]	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	97	81.503
-	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	115	98.528
	—	—	—	—	1	761	—	—	—	—	117	101.255
	—	-	—	—	—			—			138	117.955
-	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	136	134.864
-	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	144	148.995
…37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	171	194.092
											1.677	1.470.808

Сверхъ того, по даннымъ г. Скальковскаго, почерпнутымъ имъ изъ оффиціальныхъ источниковъ, торговые обороты Владивостока выражались слѣдующими цифрами:

Годъ.	Ввозъ.	Вывозъ.
1876	1.154.781 р.	44.097 р.
1877	1.054.000 „	113.428 „
1878	2.185.000 „	104.521 „
1879	2.018.000 „	263.388 „
1880	2.742.200 „	260.096 „
1881	3.175.199 „	220.000 „
Сумма	12.329.180 р.	1.005.530 р.
Среднее	2.054.863 р.	167.589 р.

Изъ тѣхъ-же оффиціальныхъ цифръ, почерпнутыхъ въ разныхъ отчетахъ, и изъ свѣдѣній, имѣющихся въ фирмѣ Кунстъ и Альберсъ, группируя ихъ *по трехлѣтіямъ*, получимъ слѣдующія *среднія годовыя* цифры [1]).

Средніе годовые выводы

(по трехлѣтіямъ).

За трехлѣтіе (включит.).	Переводъ денегъ купцами чрезъ казначейство.	Приходъ судовъ. Число.	Приходъ судовъ. Тоннъ (судов. водоизмѣщ.).	Стоимость ввоза (въ круглыхъ цифрахъ).	Стоимость вывоза за границу.
1877—1879	750.000 р.	43	23.500	1.600.000	160.000
1880—1882	1.689.000 „	61	48.550	3.100.000	240.000
1883—1885	2.893.000 „	78	58.792	4.200.000	124.000
1886—1888	3.698.000 „	91	82.115	5.800.000	не свыше 200.000 р. ежегодно.
1889—1891	5.170.000 „	110	93.762	6.500.000 [2])	
1892—1894	9.602.000 „ (за 1892—93)	139	137.271	—	—
1895	—	171	194.092	—	—

[1]) См. также № 50 „Дальняго Востока“ за 1893 г., статью „Владивостокъ въ его историческомъ развитіи“.

[2]) Съ 1890 года въ акцизномъ управленіи прекратилось собираніе свѣдѣній о стоимости ввоза товаровъ во Владивостокъ. Поэтому, средняя цифра за трехлѣтіе 1889—1891 года выведена, сообразуясь съ увеличеніемъ прихода судовъ, ихъ вмѣстимости и съ ростомъ перевода денегъ чрезъ казначейство. Именно: въ 1889 г. товаровъ, по отчетамъ, ввезено на 5.700.000 руб. (кругло).

Въ стоимости ввоза показаны только частные грузы, за исключеніемъ казенныхъ. Судовое водоизмѣщеніе — въ полныхъ регистровыхъ тоннахъ, независимо отъ количества дѣйствительной (наличной) погрузки на суднѣ. Въ приходъ судовъ не включены мелкія портовыя каботажныя суда и китайскія и корейскія грузовыя лодки. Вывозъ, направляющійся исключительно въ Китай, чрезъ посредство китайцевъ, состоитъ, главнымъ образомъ, изъ морской капусты, краббовъ, трепанговъ, корня жень-шеня и т. п., вообще изъ мѣстныхъ предметовъ, подлежащихъ обложенію; въ него не включены мануфактурные товары, проходящие чрезъ Владивостокъ транзитомъ въ Маньчжурію.

Считаемъ, однако-же, необходимымъ указать, что цифры стоимости ввоза хотя и взяты изъ оффиціальныхъ данныхъ, но при способѣ ихъ собиранія и отсутствіи точной статистики представляютъ собою *не точныя величины*, а только *приблизительныя*, выражающія *преимущественно* стоимость товаровъ *въ розничной продажѣ во Владивостокѣ*, и свѣдѣнія о нихъ собирались не изъ фактуръ, а съ заявленій самихъ купцовъ. Тѣмъ не менѣе, для наглядности, цифры эти даютъ достаточно правильную картину роста мѣстной торговли.

Изъ такихъ-же цифръ, предъявленныхъ въ 1886 г. на Хабаровскомъ съѣздѣ, получаются еще слѣдующія комбинаціи (см. № 50 „Дальн. Вост.“ за 1893 г.).

А) Ввезено товаровъ по принадлежности отпускного рынка:

	Въ 1883 г.	Въ 1884 г.	Въ 1885 г.
1) Изъ Евр. Россіи..	750.000 р. (25%)	1.077.000 р. (25%)	1.250.000 р. (23%)
2) „ Европы и Америки.........	1.285.000 „ (44%)	2.285.000 „ (52%)	2.700.000 „ (51%)
3) „ Китая и Японіи .	900.000 „ (31%)	1.038.000 „ (23%)	1.400.000 „ (26%)
Всего...	2.935.000 р.	4.400.000 р.	5.350.000 р.

денегъ же переведено чрезъ казначейство 4.440.000 руб., причемъ въ приходѣ было 97 судовъ, съ общею вмѣстимостью въ 81.503 тоннъ. За весь періодъ 1877—1889 г. переводъ денегъ чрезъ казначейство *отстаетъ* отъ стоимости ввоза, въ среднемъ, приблизительно на 1½ милл. руб. Добавивъ эту сумму къ средней суммѣ перевода денегъ въ трехлѣтіе 1889—1891 г., получимъ цифру около 6.500.000 руб., довольно согласную съ обстоятельствами, если принять во вниманіе увеличеніе числа судовъ и привоза товаровъ въ самомъ 1889 году.

B) Ввезено по національности мѣстныхъ торговыхъ фирмъ:

	Средняя годовая цифра за семилѣтіе. 1876—1882 г.	Въ 1883 г.
1) Русскими	450.000 р. (20%)	604.000 р. (20%)
2) Иностр. европейц.	1.270.000 „ (58%)	1.433.000 „ (49%)
3) Китайцами и японцами	480.000 „ (22%)	898.000 „ (31%)
Всего	2.200.000 р.	2.935.000 р.
	Въ 1884 г.	Въ 1885 г.
1) Русскими	970.000 р. (20%)	1.462.000 р. (27%)
2) Иностр. европейц.	2.401.000 „ (55%)	2.493.000 „ (47%)
3) Китайцами и японцами	1.030.000 „ (23%)	1.395.000 „ (26%)
Всего	4.400.000 р.	5.350.000 р.

Для позднѣйшаго времени мы имѣемъ слѣдующую (заимств. изъ № 50 „Дальн. Востока") таблицу торговыхъ оборотовъ, показывающую ввозъ товаровъ за трехлѣтіе 1886—1888 г.:

C) Торговые обороты по національностямъ мѣстныхъ торговыхъ фирмъ (по опросамъ купцовъ):

	Въ 1886 г.	Въ 1887 г.	Въ 1888 г.
1) Русскими купцами	1.507.000 р. (33%)	2.680.000 р. (44%)	2.475.000 р. (50%)
2) Иностр. европейцами	1.690.000 „ (37½%)	2.153.000 „ (32%)	1.625.000 „ (32%)
3) Японцами	155.000 „ (3%)	273.000 „ (4½%)	212.000 „ (4%)
4) Китайцами	1.180.000 „ (26%)	970.000 „ (16%)	733.000 „ (14%)
Всего	4.532.000 р.	6.076.000 р.	5.045.000 р.

За тотъ-же періодъ 1886—1888 г. имѣются также и цифры *вывоза* товаровъ, но безъ подраздѣленій по національностямъ, а именно:

Д) Таблица ввоза товаровъ во Владивостокъ въ 1886—1888 годахъ:

	ВВЕЗЕНО.	Переведено денегъ чрезъ казначейство.
1886 годъ	5.706.543 руб.	3.382.509 руб.
1887 „	**5.741.467 „**	**3.751.203 „**
1888 „	**5.884.508 „**	**3.961.704 „**

Позднѣйшихъ цифровыхъ данныхъ о *цѣнности* Владивостокскаго ввоза мы не имѣемъ, да врядъ-ли они и существуютъ, такъ какъ съ началомъ 90-хъ годовъ запросы стали ограничиваться требованіемъ лишь *количества* ввозимыхъ товаровъ, съ указаніемъ стоимости при этомъ однихъ только *иностранныхъ* грузовъ.

Для *Николаевска*, относительно цѣнности ввозимыхъ товаровъ, имѣются два ряда нѣсколько несогласныхъ между собою цифръ, изъ которыхъ одинъ былъ доставленъ на Хабаровскій съѣздъ г. Военнымъ Губернаторомъ Приморской области и Благовѣщенскою Казенною Палатою за время съ 1876 по 1885 годъ, а другой помѣщенъ въ „Описаніи Амурской области“ г. Грумъ-Гржимайло. Приводимъ эти данныя рядомъ:

	По даннымъ Хабаровскаго Съѣзда.	По даннымъ г. Грумъ-Гржимайло.
Въ 1875 г. ввезено......	—	1.150.000 руб.
„ 1876 „ „	1.246.388 руб. [1])	—
„ 1877 „ „	1.879.762 „	1.900.000 руб. (почти)
„ 1878 „ „	1.212.840 „	1.240.569 „
„ 1879 „ „	2.075.678 „	2.074.227 „
„ 1880 „ „	3.327.431 „ (?)	4.392.818 „ (?)
„ 1881 „ „	5.943.119 „	6.063.214 „

[1]) Въ данныхъ Хабаровскаго съѣзда здѣсь показано только 246.388 р. но, по всей вѣроятности, это произошло вслѣдствіе ошибки.



	По даннымъ Хабаровскаго съѣзда.		По даннымъ г. Грумъ-Гржимайло.
Въ 1882 „ „	4.792.127 р		4.856.250 р
„ 1883 „ „	3.148.444 „		3.148.944 „
„ 1884 „ „	5.279.557 „		5.279.557 „
„ 1885 „ „	4.113.286 „		
„ 1886 „ „			—
„ 1887 „ „	—		—
„ 1888 „ „	3.989.800	данныя собраны фирмой Кунстъ и Альберсъ.	
„ 1889 „ „	3.144.500		—
„ 1890 „ „	—		3.420.000 руб. только част.—груз.
„ 1891 „ „	—		3.720.000 руб.
„ 1892 „ „	—		3.407.000 „

Кромѣ этихъ цифръ, на Хабаровскій съѣздъ въ 1886 г. были представлены оффиціально болѣе подробныя свѣдѣнія *за трехлѣтіе* 1883—1885 гг., а именно:

Ввезено товаровъ по принадлежности отпускныхъ рынковъ:

	Въ 1883 году.	Въ 1884 году.	Въ 1885 году.
Изъ Европ. Россіи	1.015.000 (32%)	1.430.000 (27%)	1.113.000 (27%)
„ за границы	2.133.000 (68%)	3.849.000 (73%)	3.000.286 (73%)
Всего...	3.148.944 руб	5.279.557 руб.	4.113.286 руб.

Другими цифрами для Николаевска мы не располагаемъ.

Для Благовѣщенска систематическія цифры ввоза товаровъ (русскихъ и иностранныхъ) показаны у г. Грумъ-Гржимайло и затѣмъ нѣсколько данныхъ имѣются въ другихъ источникахъ. Мы показываемъ ихъ рядомъ:

	Г. Грумъ-Гржимайло.				Другіе источники [1]).	
	ВВЕЗЕНО.			Количество русск. товаровъ въ %	Ввозъ.	Торговые обороты.
	Русск.	Иностр.	Всего.			
Въ 1880 г...	—	—	—	—	—	1.681.742 р.
„ 1881 „..	—	—	—	—	—	2.101.000 [2])
„ 1882 „..	—	—	—	—	—	1.781.500
„ 1885 „..	1.432.145 р.	833.166 р.	2.265.311 р.	63%	—	—
„ 1886 „..	1.580.096 „	747.184 „	2.327.280 „	68%	—	—
„ 1887 „..	1.980.946 „	960.019 „	2.940.965 „	67%	—	—
„ 1888 ...	2.381.108 „	1.063.735 „	3.444.843 „	69%	3.444.843	2.127.279 [3])
„ 1889 „..	2.534.383 „	1.076.707 „	3.611.090 „	70%	—	—
„ 1890 „..	3.128.395 „	1.622.493 „	4.750.888 „	69%	—	—
„ 1891 „..	3.683.057 „	2.004.324 „	5.687.381 „	65%	—	—
„ 1892 „..	3.899.999 „	2.127.364 „	6.027.353 „	65%	—	—

Группируя эти цифры по трехлѣтіямъ и заполняя пропуски, имѣющіеся въ цифрахъ *ввоза* цифрами *торговыхъ оборотовъ и* [illegible] *переводами*, получимъ слѣдующую общую таблицу:

Ежегодный ввозъ товаровъ (по трехлѣтіямъ):

	Владивостокъ.	Николаевскъ.	Благовѣщенскъ.
1877—1879.	1.600.000 р.	1.723.000 р.	1.896.000 р. (за 1874 г. [4])
1880—1882.	3.100.000 „	4.687.000 „	1.855.000 „
1883—1885.	4.200.000 „	4.180.000 „	2.265.000 „ (за 1885 г.)
1886—1888.	5.800.000 „	3.990.000 „ (за 1888 г.)	2.891.000 „
1889—1891.	6.500.000 „ (около)	3.428.000 „	4.683.000 „
1892—1893.	*10.000.000* „ (?) Приблизительно, по переводамъ.	3.407.000 „ (за 1892 г.)	6.027.000 „ (за 1892 г.)

[1]) См. газ. „Сибирь“ за 1885 г. № 13 и 16; „Правит. Вѣстн.“ 1884 г. № 72 и „Справочн. книжку Амурской обл. за 1890 г.“, составл. Соколовымъ.

[2]) Въ оффиц. свѣд. здѣсь вкралась корректурная ошибка: показано только 1.200.000. Сравн. съ № 13—16 газ. „Сибирь“ за 1885 г., гдѣ показаны *слагаемыя* этой суммы.

[3]) Изъ „Справочн. книжки“ Соколова, чиновника при гражданскомъ управленіи въ Благовѣщенскѣ, за 1890 г.

[4]) Шперкъ „Россія Дальняго Востока“, стр. 476.

Такимъ образомъ, общий *годовой оборотъ товаровъ въ трехъ главныхъ [illegible] пунктахъ* Приамурскаго края (Владивостокъ, Николаевскъ, Благовѣщенскъ), вмѣстѣ,—равнялся (по трехлѣтіямъ):

Въ	1877—1879—	5.219.000	руб.	
„	1880—1882—	9.642.000	„	
„	1883—1885—	10.645.000	„	
„	1886—1888—	12.681.000	„	
„	1889—1891—	14.611.000	„	
„	1892 —	19.434.000	„	(приблизит.).

V.

Въ предшествующей главѣ мы собрали весь тотъ сырой цифровый матеріалъ, который могли найти въ имѣющихся источникахъ, какъ оффиціальныхъ, такъ и неоффиціальныхъ. Ту оговорку относительно *приблизительности* цифръ стоимости ввоза товаровъ, какую мы сдѣлали для Владивостока, необходимо примѣнить, въ одинаковой мѣрѣ, для Николаевска, а также и для Благовѣщенска. Во Владивостокѣ и Николаевскѣ показаніе стоимости ввоза иностранныхъ товаровъ чаще всего *превышало нѣсколько* дѣйствительную цѣнность и, во всякомъ случаѣ, оно давало эту цѣнность не по фактурамъ отпускныхъ рынковъ, а по розничнымъ цѣнамъ на мѣстѣ привоза, въ Приамурскомъ краѣ. Точно также голословно дѣлались показанія торговыхъ оборотовъ отдѣльными фирмами, намѣренно иногда повышавшіяся, чтобы придать предпріятіямъ болѣе эффектную цифровую внѣшность, такъ какъ въ оффиціальныхъ отчетахъ печатались какъ самыя названія фирмъ, такъ и размѣры ихъ операцій. Съ другой стороны, подраздѣленіе товаровъ на русскіе и иностранные, сплошь и рядомъ, дѣлалось на основаніи принадлежности только той мѣстности, гдѣ эти товары были первоначально *погружены*, тогда какъ, на дѣлѣ, часть иностранныхъ товаровъ (русскимъ фирмамъ) попадала сюда изъ Одессы, а рядомъ съ этимъ часть русскихъ товаровъ (изъ Петербурга и Риги) шла чрезъ Гамбургъ. Случалось также, что подъ рубрику китайскихъ грузовъ попадали всѣ тѣ товары, которые были погружены (вѣрнѣе — перегружены) въ Гонконгѣ, Шанхаѣ и Нагасаки, тогда какъ туда они первоначально были доставлены изъ Европы или Америки. Въ Благовѣщенскѣ, какъ во внутреннемъ пунктѣ, гдѣ товары сходились съ *трехъ* сторонъ (изъ Сибири, изъ Николаевска и изъ Маньчжуріи, чрезъ Айгунъ)— точность цифръ ввоза и торговыхъ оборотовъ подлежитъ еще большему сомнѣнію, и на это прямо было указано въ газетѣ

„Сибирь“ за 1885 г. (№ 13—16), въ статьѣ г. Кириллова „Краткій очеркъ Амурской торговли“, съ наглядною ссылкою на тотъ фактъ, что обороты нѣкоторыхъ завѣдомо мелкихъ фирмъ показывались выше, чѣмъ обороты такой, напримѣръ, фирмы, какъ „Чуринъ и К°.

Эти оговорки обязательно нужно имѣть въ виду при пользованіи мѣстнымъ статистическимъ матеріаломъ по приамурской торговлѣ и, во всякомъ случаѣ, давать ему значеніе только *наглядности*, въ смыслѣ лишь схематическаго изображенія торговыхъ отношеній на мѣстныхъ рынкахъ. По этой причинѣ было-бы безполезно объяснять и тѣ выдающіяся колебанія въ стоимости ввоза товаровъ, какія замѣчаются иногда въ здѣшнихъ цифрахъ, а приходится останавливаться лишь на среднихъ выводахъ.

Обращаясь къ болѣе детальному разсмотрѣнію торговыхъ отношеній приамурскаго рынка, мы должны оговориться, что сдѣланная нами въ предъидущей главѣ общая *сводка* цифръ ввоза товаровъ по Владивостоку, Николаевску и Благовѣщенску (вмѣстѣ), по самому существу дѣла, значительно превышаетъ дѣйствительное наличіе, такъ какъ, во первыхъ, въ николаевскомъ привозѣ, направляющемся частью чрезъ Владивостокъ, *вновь показаны* товары, *зарегистрованные* уже во Владивостокѣ (за внутреннимъ передвиженіемъ грузовъ оффиціальные отчеты никогда не слѣдили), и, въ свою очередь, товары, записанные въ Николаевскѣ, снова попадали въ общій счетъ въ Благовѣщенскѣ; во-вторыхъ, если во Владивостокѣ и Николаевскѣ въ эти цифры вводился только ввозъ товаровъ на морскихъ судахъ (доставка, напр., во Владивостокъ рогатаго скота и овса изъ Кореи и Маньчжуріи показывалась отдѣльно), то въ Благовѣщенскѣ, въ цифрахъ ввоза и оборотовъ, морской привозъ товаровъ всегда *смѣшивался* въ общую сумму съ сухопутнымъ привозомъ изъ Сибири и Айгуна: наконецъ, въ-третьихъ, нужно помнить, что во Владивостокѣ всегда существовалъ *спеціальный транзитъ* для Маньчжуріи, поддерживавшійся исключительно почти китайскими купцами. Все это, конечно, должно быть, насколько возможно, выдѣлено и только тогда мы получимъ фактическое наличіе ввозной торговли. Чтобы уяснить себѣ это, нужно предварительно принять въ соображеніе тотъ *переворотъ* въ приамурской торговлѣ, который былъ произведенъ переносомъ военнаго порта изъ Николаевска во Владивостокъ въ началѣ 70-хъ годовъ.

Мы уже видѣли, какъ быстро росъ новый портъ въ бухтѣ Золотой Рогъ. Тѣмъ не менѣе, до начала 80-хъ годовъ, или вѣрнѣе, до учрежденія въ 1879—1880 гг. рейсовъ пароходовъ Доброволь-

наго Флота въ эту сторону, Владивостокъ сохранялъ, главнымъ образомъ, только *мѣстное значеніе* для Южно-Уссурійскаго края и былъ отчасти *транзитнымъ портомъ* для Николаевска и Сахалина, но на Амурѣ собственно вліяніе его почти не сказывалось ничѣмъ новымъ, и Благовѣщенскъ попрежнему оставался *сухопутными воротами* для ввоза товаровъ со стороны Сибири. Съ началомъ же 80-хъ годовъ, когда доставка товаровъ изъ Европейской Россіи на пароходахъ Добровольнаго Флота стала болѣе или менѣе срочной, правильной и обезпеченной, въ направленіи всей приамурской торговли произошелъ *коренной переворотъ*, выразившійся тѣмъ, что товары со стороны моря стали быстро проникать по Амуру, чрезъ Владивостокъ и Николаевскъ, вплоть до Благовѣщенска и выше, тогда какъ сухопутный привозъ туда изъ Сибири почти прекратился. Иначе говоря, съ возникновеніемъ и развитіемъ Владивостока, съ учрежденіемъ рейсовъ Добровольнаго Флота— доставка всѣхъ товаровъ въ край сдѣлалось *почти исключительно морская* (кромѣ Кяхты). Этимъ-то и объясняется,—почему Николаевскъ, совершенно упавшій *какъ городъ* и еще теперь напоминающій какой-то полувымерщій пунктъ, съ заколоченными и брошенными на половину домами,- въ торговой своей статистикѣ по *ввозу* все-таки продолжалъ сохранять съ 80-хъ годовъ значительно растущія цифры, портивъ конца 70-хъ годовъ, когда ввозъ его колебался всего около $1^1/_4$—$1^1/_2$ милліоновъ руб. Это произошло, очевидно, по той причинѣ, что съ 80-хъ годовъ Николаевскъ цѣликомъ сталъ *портомъ* для всего Амура, вплоть до Благовѣщенска, по меньшей мѣрѣ.

Вслѣдъ за учрежденіемъ рейсовъ Добровольнаго Флота, съ 1883 года начинается также правительственная колонизація, моремъ-же, Южно-Уссурійскаго края, а одновременно съ тѣмъ возобновляется и переселеніе чрезъ Сибирь къ Благовѣщенску, въ долину рѣки Зеи. Такимъ образомъ, образуются два центра колонизаціи, соотвѣтственно которымъ развивается, конечно, и главная мѣстная торгово-промышленная дѣятельность, усиливающая замѣтно прежнюю дѣятельность населенія въ районѣ Благовѣщенска и создающая *новый самостоятельный районъ* около Владивостока. Остальное пространство края въ этой усилившейся его колонизаціи было почти не тронуто и оставалось въ сторонѣ, вмѣстѣ съ Хабаровскомъ и Николаевскомъ.

Останавливаясь на срединѣ 80-хъ годовъ, какъ на періодѣ, для котораго имѣются наиболѣе разработанныя цифры, отчасти даже *критически-освѣщенныя* на двухъ Хабаровскихъ съѣздахъ 1885 и 1886 гг., и для котораго *морскую доставку*, вплоть до

Благовѣщенска, можно считать уже *вполнѣ установившейся*, вытѣснившею почти окончательно доставку *сухопутную*, мы попытаемся вывести для этого періода нѣкоторыя частныя соотношенія, пополняющія и исправляющія выводы предшествующей главы.

Во-первыхъ, по отчету о второмъ Хабаровскомъ съѣздѣ (въ 1886 г.) и собраннымъ для него даннымъ, чрезъ Амуръ въ Сибирь и Европейскую Россію, въ срединѣ 80-хъ годовъ, проходило *транзитомъ* около 150.000 пудовъ чая на сумму около 1.250.000 руб. Эта сумма въ приамурской торговлѣ совершенно не участвовала, хотя она и зарегистрована въ общемъ ввозѣ въ Николаевскѣ.

Во-вторыхъ, изъ числа судовъ, показанныхъ въ приходѣ въ Николаевскѣ, около *половины* проходили туда чрезъ Владивостокъ, съ товарами, *частью догрузившимися* во Владивостокѣ же съ пароходовъ, пришедшихъ ранѣе, такъ какъ разница въ продолжительности нормальной навигаціи между Владивостокомъ и Николаевскомъ составляетъ около 5 мѣсяцевъ въ пользу перваго. Товары, *выгрузившіеся* во Владивостокѣ, зарегистровывались въ этомъ послѣднемъ, но затѣмъ, придя въ Николаевскъ, они зарегистровывались тамъ вторично. Такимъ образомъ, сумма товаровъ *внутренняго оборота*, хотя и *привознаго происхожденія*, вошла въ общую сумму ввоза *дважды*, и потому должна быть выключена изъ подведенныхъ нами ранѣе итоговъ,—а эта сумма составляетъ также около 1.000.000 руб.

Въ-третьихъ, транзитъ, идущій чрезъ Владивостокъ въ Манчжурію, спеціально для китайскаго населенія, и состоящій изъ товаровъ китайскаго производства и европейской мануфактуры, приспособленной для китайскихъ потребностей, достигалъ въ срединѣ 80-хъ годовъ, примѣрно, до 750.000 руб., и изъ Приамурской собственно торговли долженъ быть выключенъ.

Въ-четвертыхъ, въ Благовѣщенскъ товары проникаютъ со стороны моря уже *зарегистрованными* въ Николаевскѣ, и, слѣдовательно, въ благовѣщенскихъ цифрахъ *опять вторично повторяется* ихъ стоимость. Одинъ разъ зарегистрованными оказываются только товары, попадающіе въ Благовѣщенскъ изъ Айгуна (скотъ, хлѣбъ, продукты); изъ данныхъ же г. Грумъ-Гржимайло видно, что *иностранныхъ* товаровъ (среди которыхъ только и могутъ попадаться *айгунскіе*) въ срединѣ 80-хъ годовъ ввозилось около 800.000 руб. Допуская изъ нихъ половину на долю европейскихъ и половину на долю китайскихъ товаровъ, найдемъ, что если принимать въ основу морской ввозъ чрезъ Николаевскъ, въ которомъ главная масса благовѣщенскихъ грузовъ *уже заре-*

отдѣльно, то, при опредѣленіи общей суммы *ввозной торговли* въ Приамурскомъ краѣ, къ соединеннымъ цифрамъ Николаевска и Владивостока надо прибавить со стороны Благовѣщенска, примѣрно, только около 400.000 руб., а остальную сумму (около 1.865.000 руб., какъ видно изъ IV главы), нужно считать уже занесенною въ николаевскихъ спискахъ.

Итакъ, для средины 80-хъ годовъ изъ показанной нами въ концѣ IV главы цифры общаго годового оборота товаровъ въ краѣ (по Владивостоку, Николаевску и Благовѣщенску), необходимо *выключить:* 1) 1.250.000 руб. — транзитъ чаевъ, 2) 1.000.000 руб. — каботажный грузъ внутренней перевозки, 3) 750.000 руб. — владивостокскаго транзита въ Маньчжурію и 4) 1.865.000 руб. благовѣщенскаго груза, уже зарегистрованнаго въ Николаевскѣ: въ итогѣ же, надо *выключить* всего около 4.865.000 руб. Слѣдовательно, ввозъ товаровъ въ Приамурскій край (безъ Кяхты) въ срединѣ 80-хъ годовъ составлялъ не 10.645.000 руб., какъ получается въ таблицѣ IV главы для періода 1883—1885 года, а лишь только около 5.780.000 руб.

Такимъ образомъ, составная сумма ввозной торговли Приамурскаго края около 1885 года опредѣляется:

1) внутрен. потребленіе . . . . 5.780.000 р.
2) транзитъ чаевъ въ Сибирь и товаровъ въ Маньчжурію . . . . 2.000.000 „

Итого. . 7.780.000 р.

Сообразно этому, беря всюду среднія цифры для періода 1883—1885 г. и вводя сдѣланныя нами поправки, найдемъ слѣдующее распредѣленіе товаровъ (или торговли) на отдѣльныхъ рынкахъ, относя при этомъ Хабаровскъ къ общему съ Николаевскомъ и Благовѣщенскомъ амурскому району:

	Мѣстное потребленіе (безъ транзита).
1) *Южно-Уссурійскій край.* (Владивостокъ).	2.450.000 руб.
2) *Амуръ.* (Николаевскъ, Хабаровскъ, Благовѣщ.) .	3.330.000 „
Итого. ..	5.780.000 руб.

Слѣдовательно, Владивостокъ съ принадлежащимъ ему Южно-Уссурійскимъ краемъ выражалъ собою приблизительно 42% общаго потребленія товаровъ всѣмъ *населеніемъ* Приамурскаго края, — а около 58%, или въ 1½ раза только больше, приходилось на

весь Амуръ, отъ Николаевска до Благовѣщенска. Какъ эта послѣдняя сумма распредѣлена на самомъ Амурѣ между Благовѣщенскомъ, Хабаровскомъ и Николаевскомъ—сказать трудно, ибо взаимные предѣлы ихъ рынковъ явственно не обозначаются.

Если-же къ Южно-Уссурійскому району присоединить и транзитъ въ Маньчжурію, входящій все-таки въ мѣстные обороты по покупкѣ и продажѣ, то тогда здѣшняя торговля составитъ ровно половину всей приамурской торговли, вплоть до Благовѣщенска. Амурскій же транзитъ чаевъ, какъ идущій совершенно извнѣ и *сквозной*, мѣстныхъ оборотовъ на Амурѣ совершенно не затрогивалъ и содѣйствовалъ лишь транспортнымъ операціямъ.

Опредѣленные такимъ образомъ размѣры владивостокской торговли *вполнѣ совпадаютъ* съ таблицею *перевода денегъ* чрезъ мѣстное казначейство, что косвенно подтверждаетъ достаточную правильность сдѣланныхъ нами разсчетовъ.

Интересно сопоставить теперь расширение приамурской торговли съ возрастаніемъ численности населенія въ краѣ. Эти результаты видны изъ нижеслѣдующей таблицы:

Время.	Численность населенія.		Размѣры ввозной торговли.		Сколько приходилось товаровъ на 1 душу населенія.
	Численность.	Увеличеніе.	Размѣры торговли.	Увеличеніе.	
1858—1860 г.	27.000 ¹)	—	900.000 р.	—	33½ р.
1867—1870 „	60.000 ²)	220%	2.500.000 „	280%	42 „
1885 „	163.000 ³)	270%	5.780.000 „	230%	35½ „

Изъ этой таблицы открывается, между прочимъ, тотъ любопытный фактъ, что, въ среднемъ, население края потребляло ежегодно ввозныхъ товаровъ около 35 руб. на каждую душу (наиболѣе полно и точно это отношеніе, конечно, для 1885 года).

Изъ этой-же таблицы мы видимъ, что при *одинаковости условія потребленія товаровъ* (35 руб. на 1 душу населенія) *торговля расширяется совершенно пропорціонально возрастанію численности населенія*, т. е. пропорціонально числу потребителей. Фабрично-заводской промышленности въ краѣ нѣтъ почти и до сихъ поръ, сельско-хозяйственное производство также до сихъ поръ еще не покры-

Примѣчанія: ¹) Шперкъ. Россія Дальняго Востока, стр. 387 и 416.
²) Тамъ-же, стр. 414—416.
³) Данныя хабаровскихъ съѣздовъ 1885—1886 гг.

растъ мѣстной потребности (скотъ исключительно привозный, отчасти привозится еще и хлѣбъ). Слѣдовательно, имѣется полное право сдѣлать заключеніе, что ростъ торговли во всякомъ случаѣ не былъ результатомъ *роста благосостоянія мѣстнаго населенія*, вслѣдствіе развитія мѣстныхъ производствъ, а всецѣло оставался въ зависимости только отъ первичнаго своего фактора: *роста населенія*.

Обращаясь къ даннымъ 80-хъ годовъ, какъ наиболѣе разработанныхъ въ статистическомъ отношеніи на Хабаровскихъ съѣздахъ 1885—1886 годовъ (см. предшествующую главу), мы открываемъ также нѣсколько другихъ любопытныхъ соотношеній.

Во-первыхъ, оказывается, что въ періодъ 1883—1887 годовъ ввозъ *русскихъ* товаровъ въ Приамурскій край моремъ, чрезъ Николаевскъ и Владивостокъ составлялъ въ среднемъ $26\frac{1}{2}\%$ или только *четвертую долю* всего ввоза. Иностранныхъ же товаровъ поступило $73\frac{1}{2}\%$.[1])

Добавляемъ сюда-же цифры изъ „Описанія Амурской области“ г. Грумъ-Гржимайло (стр. 616), заимствованныя имъ изъ данныхъ г. Зензинова, для Владивостока:

	Русскихъ товаровъ.		*Иностран. товаровъ.*	
	Сумма.	%.	Сумма.	%
1885 г.	994.000 р.	19%	4.233.000 р.	81%
1886 „	1.587.000 „	28%	4.119.000 „	72%
1887 „	1.419.000 „	25%	4.322.000 „	75%
	Среднее	24%	—	76%

[1]) Ввозъ русскихъ и *иностранныхъ* товаровъ былъ уже показанъ въ IV главѣ, но для наглядности приводимъ снова эти цифры:

Годъ.	Владивостокъ.				Николаевскъ.			
	Русск. товар.		Иностр. товар.		Русск. товар.		Иностр. товар.	
	Сумма.	%	Сумма.	%	Сумма.	%	Сумма.	%
1883	750.000	25	2.185.000	75	1.015.000	32	2.133.000	68
1884	1.077.000	25	3.323.000	75	1.430.000	27	3.849.000	73
1885	1.250.000	23	4.100.000	77	1.113.000	27	3.000.286	73
	Среднее	24%		76%		29%		71%

Обращаемъ вниманіе на полное согласіе *обѣихъ таблицъ.*

Во-вторыхъ, какъ мы уже видѣли изъ цифръ г. Грумъ-Гржимайло въ его „Описаніи Амурской области" (стр. 612), въ Благовѣщенскъ, въ періодъ 1885—1892 г., проникало въ среднемъ, *иностранныхъ же* товаровъ *только* $33\frac{1}{2}\%$ (отъ 30 до 37%), т. е. менѣе даже половины того процента, который поступалъ въ Николаевскъ, а такъ какъ Благовѣщенскъ снабжался только этимъ путемъ, то ясно, что большая часть иностраныхъ товаровъ, проникавшихъ въ край чрезъ Николаевскъ, оставалась въ нижнемъ и среднемъ **теченіи Амура.**

Отсюда мы наглядно видимъ, что *иностранный ввозъ охватывалъ, главнымъ образомъ, морское побережье края и нижнее теченіе Амура;* въ Благовѣщенскѣ же онъ явно уже вытеснялся *ввозомъ русскимъ.*

Переходя теперь отъ этихъ *процентныхъ отношеній* къ найденной нами *общей цифрѣ потребленія* въ краѣ привозныхъ товаровъ въ 1885 г. (5.780.000 руб.), найдемъ, что въ общей суммѣ на долю *русскихъ* товаровъ приходилось около 1.530.000 руб. ($26\frac{1}{2}\%$) и на долю *иностранныхъ*—около 4.250.000 руб. ($73\frac{1}{2}\%$).

Если мы обратимъ вниманіе на состояніе путей сообщенія въ краѣ (внутреннихъ и внѣшнихъ), то увидимъ прямо, что районъ наибольшаго распространенія иностранныхъ товаровъ вполнѣ совпадаетъ съ пунктами наибольшей доступности и наилучшихъ сообщеній для внутреннихъ передвиженій, каковыми, несомнѣнно, являются морское побережье (Южно-Уссурійскій край, Сахалинъ, Николаевскъ) и нижнее теченіе Амура до Хабаровка. Напротивъ, рѣшительный перевѣсъ русскаго сбыта надъ иностраннымъ замѣчается въ Амурской области (Благовѣщенскъ), **куда доступъ наиболѣе** ***затруднителенъ.***

Совершенно въ томъ-же соотношеніи распредѣлились въ краѣ и торговыя фирмы (т. е. торговые капиталы), русскія и иностранныя. Наиболѣе крупная иностранная фирма Кунстъ и Альберсъ, ведущая дѣло по всему Южно-Уссурійскому краю, отчасти въ Николаевскѣ и Хабаровкѣ (а теперь и въ Благовѣщенскѣ) имѣетъ центральнымъ своимъ пунктомъ *Владивостокъ;* главнѣйшая русская фирма Чуринъ и К°, ведущая торговлю по всему Амуру и во Владивостокѣ, имѣетъ главное свое средоточіе въ *Благовѣщенскъ.*

Тоже самое можно выразить еще нагляднѣе. Изъ таблицъ, относящихся къ *Владивостоку* (см. гл. IV), *русскимъ фирмамъ* (въ данномъ случаѣ, одинаково—*капиталамъ*) въ періодъ 1876—1882 гг. принадлежало 20% ввоза, въ періодъ 1883—1885 гг. 22% и въ періодъ 1886—1888 гг. 42%. *Въ предварительномъ докладѣ* о приамур-

ской торговлѣ, доставленномъ на второй Хабаровскій съѣздъ (1886 г.) и составленномъ по цифровому матеріалу, разработанному въ статьѣ „Значеніе иностранцевъ въ амурской торговлѣ", напечатанной въ № 53 газ. „Владивостокъ" за 1884 г.,—процентное распредѣленіе русскихъ и иностранныхъ *капиталовъ* (собственно въ оборотахъ фирмъ) показано слѣдующимъ образомъ (для начала 80-хъ годовъ):

1) Въ Южно-Уссурійскомъ краѣ (Владивостокѣ) работало капиталовъ (фирмъ) — русскихъ		15%	иностранныхъ	85%
2) Въ Николаевско-Хабаровск. районѣ. .	„	27%	„	73%
3) Въ Благовѣщенскѣ (Амурская обл.) .	„	72%	„	28%

Цифры эти, конечно, только приблизительныя, наглядныя, (таковыми онѣ признаны и на съѣздѣ), но онѣ довольно близко все-таки характеризовали дѣйствительность.

Отношеніе между оборотами (торговыми капиталами) русскихъ и иностранныхъ *фирмъ*, такимъ образомъ, получается приблизительно такое-же (въ процентномъ отношеніи и въ распредѣленіи по районамъ), какъ и въ соотношеніяхъ между ввозомъ русскихъ и иностранныхъ *товаровъ*. Иначе говоря, устанавливается тотъ общій фактъ, что въ приморской полосѣ и въ нижнемъ теченіи Амура, до Хабаровска, преобладали одновременно и иностранные купцы, и иностранные товары (то и другое около 75%), тогда какъ въ Амурской области (Благовѣщенскъ), наоборотъ, преобладаніе, въ той-же мѣрѣ, переходило къ русскимъ купцамъ и русскимъ товарамъ (тоже около 75%).

Эти соотношенія имѣютъ свои основанія и являются небезынтересными для дальнѣйшихъ соображеній.

VI.

Въ Приамурскомъ краѣ, какъ уже извѣстно, съ конца 50-хъ годовъ существовало порто-франко и продолжаетъ существовать, съ значительными ограниченіями, послѣ закона 25 мая 1888 года, до сихъ поръ.

Относительно этого учрежденія было много шуму и давно уже раздаются голоса, требующіе его закрытія. Разгаромъ самыхъ жаркихъ споровъ на этой почвѣ нужно считать время первыхъ двухъ хабаровскихъ съѣздовъ, т.-е. 1885—1886 гг., когда вопросъ объ уничтоженіи порто-франко былъ поставленъ, такъ сказать, ребромъ и раздавались голоса, доказывавшіе, что учрежденіе это вредно не только спеціально для русской торговли, но вредно и вообще для населенія края, для самихъ потребителей, какъ способствующее преимущественно ввозу дурныхъ продуктовъ.

Разберемъ, однако-же, спокойно истинное значеніе этой льготы для жизни разсматриваемой окраины.

Учрежденіемъ порто-франко въ Приамурскомъ краѣ въ 50-хъ годахъ правительство имѣло въ виду не только освободить населеніе отъ ввозныхъ пошлинъ, сколько, какъ гласитъ самое законоположеніе объ открытіи устья Амура для иностранной торговли [1], стремилось, прежде всего, дать ему средства *обезпечить себя необходимыми товарами*, такъ какъ, вслѣдствіе отдаленности, малонаселенности и отсутствія путей сообщенія, предоставить эту заботу исключительно только русскимъ купцамъ, небыло никакой возможности. На сколько эта послѣдняя потребность перевѣшивала всѣ остальныя соображенія, видно уже изъ того, что администрація края, вызывая сюда русскихъ купцовъ, предоставила имъ не только „всевозможные способы для личнаго

[1]) Полн. Собр. Законовъ, 8 декабря 1858 г. № 33.869.

прослѣдованія, но и для доставки обратно тяжестей на казенныхъ пароходахъ, вскорѣ потомъ заведенныхъ“ [1]; въ 50-хъ годахъ, съ прибытіемъ въ Николаевскъ товаровъ русскихъ купцовъ, на суда отряжались люди для выгрузки и затѣмъ эти товары отправлялись до Благовѣщенска безплатно на казенныхъ пароходахъ [2]. Затѣмъ, для привлеченія въ край русскихъ торговцевъ и промышленниковъ правительствомъ въ 1861 году предоставлено было переселенцамъ право производить по всему пространству Приморской и Амурской областей свободный торгъ, на неограниченную сумму, и всякіе закономъ дозволенные промыслы и ремесла, учреждать фабрики и заводы всякаго размѣра и цѣнности—безъ уплаты пошлинъ и государственныхъ повинностей, въ томъ числѣ освобожденъ отъ акциза и спиртъ [3]. Рядомъ съ этимъ населенію новой окраины предоставлялись разныя льготы по отбыванію воинской повинности, по надѣленію землями, а для служащаго элемента устанавливалось усиленное жалованье, разныя пособія и пенсіи за службу въ краѣ... Словомъ, въ общей суммѣ мѣропріятій по устройству окраины ясно видно, что правительство единственною своею цѣлью ставило быстрѣйшее заселеніе Приамурскаго края и обезпеченіе его всѣми жизненными потребностями.

Мало по-малу, однакоже, вопросъ о существующемъ въ краѣ порто-франко сталъ переходить на другую почву; стали раздаваться голоса, что дарованная краю льгота направляется въ ущербъ развитію русской торговли, что правительство напрасно только жертвуетъ *пошлинами* въ пользу иностранцевъ, такъ какъ порто-франко нисколько не содѣйствуетъ удешевленію товаровъ, — и что, поэтому, оно должно быть уничтожено, въ видахъ покровительства русской торговлѣ и промышленности. Иначе говоря, вопросъ о порто-франко сталъ обсуждаться уже не съ точки зрѣнія *мѣстнаго* мѣропріятія, имѣвшаго въ виду исключительно лишь *потребности и обезпеченіе мѣстнаго населенія въ его тяжелыхъ условіяхъ существованія*,—а со стороны общефинансовой *политики покровительства отечественному производству и интересовъ фиска.*

Наиболѣе ярко и полно протесты противъ льготнаго положенія приамурской торговли выразились на хабаровскихъ съѣздахъ 1885—1886 гг., когда вопросъ объ уничтоженіи порто-франко былъ поставленъ самою администраціею края на гласное обсужденіе всѣхъ свѣдущихъ людей окраины.

[1]) Грумъ-Гржимайло „Описаніе Амур. области“, стр. 603.
[2]) Тамъ-же, стр. 605.
[3]) Эта льгота уничтожена въ 1867 году.

Самыми горячими противниками порто-франко выступили, конечно, представители русскаго купечества, имѣвшіе непосре[д]ственный интересъ въ томъ или другомъ рѣшеніи вопроса, и, какъ это бываетъ всегда въ подобнаго рода обсужденіяхъ, внесли въ него излишнюю страстность. По объясненію русскаго купечества и сторонниковъ пошлиннаго обложенія, порто-франко не только не содѣйствовало *пониженію* стоимости товаровъ въ краѣ, но, давая возможность иностранцамъ получать на своихъ товарахъ сравнительно большую прибыль въ ущербъ руской торговлѣ и дѣлая чрезъ то этихъ иностранцевъ монополистами рынка,—влекло за собою, напротивъ, возвышеніе цѣнъ и заполненіе рынка товарами дурного качества, во вредъ населенію, естественно гнавшемуся за сравнительною *дешевизною*. Рядомъ съ этимъ указывалось огульно, что иностранная торговля въ Приамурскомъ краѣ пользовалась сравнительно съ руской большими привиллегіями и тѣмъ самымъ еще болѣе губила рускую дѣятельность. Въ результатѣ же виновниками всѣхъ русскихъ неуспѣховъ въ краѣ выдвигались исключительно порто-франко и ино-иностранная торговля съ ея конкурренціей.

Вопросъ о фиктивныхъ *льготахъ* иностранной торговли сравнительно съ рускою спеціально разсматривался въ особой торговой коммисіи, составленной изъ мѣстнаго русскаго купечества, на второмъ хабаровскомъ съѣздѣ въ 1886 г. и сама коммисія должна была признать несостоятельность циркулировавшихъ огульныхъ нареканій на мѣстную администрацію, за ея якобы предпочтительное покровительство иностранной дѣятельности въ краѣ. Въ коммисіи выяснилось, что никакихъ спеціальныхъ льготъ иностранцамъ сравнительно съ русскими никогда не предоставлялось и единственно, чѣмъ *пользовались* (и то временно) *только одни иностранцы*—это *право перевода денегъ по телеграфу чрезъ казначейство и употребленіе условнаго телеграфнаго шифра въ предѣлахъ Амурскаго края*. Дѣло, однакоже, въ томъ, что, по ходатайству нѣсколькихъ иностранныхъ купцовъ, на Амурѣ, еще въ 60-хъ годахъ, на сколько извѣстно, имъ разрѣшены были денежные переводы въ Москву и Петербургъ по телеграфу, вмѣсто почтовыхъ пересылокъ! но таже мѣра распространена была и на русскихъ купцовъ въ 1878 г., какъ только поступило ихъ ходатайство. Ясно, поэтому, что, и въ данномъ случаѣ, вопросъ сводится лишь къ тому, что иностранная торговля ранѣе почувствовала указанную нужду и искала ея удовлетворенія,—тогда какъ торговля русская, видимо, въ такой мѣрѣ не нуждалась, ибо иначе ничто ей не препятствовало тотчасъ-же просить о распростра-

ненія ся и на русскихъ, вмѣсто того, чтобы молчать цѣлый десятокъ лѣтъ. То-же самое приходится сказать и относительно разрѣшенія иностранцамъ телеграфнаго шифра: и здѣсь опять въ ходатайствѣ участвовали только отдѣльныя иностранныя фирмы, нуждавшіяся въ шифрѣ исключительно для *заграничныхъ сноше-ній* (внутри имперіи шифръ не разрѣшался и иностранцамъ), какихъ русскіе предприниматели въ то время не имѣли. Мало того, въ упомянутой коммиссіи русскимъ купечествомъ было признано прямо, что такой шифръ для него *безполезенъ*, хотя, тѣмъ не менѣе, одинъ изъ крупныхъ представителей русской торговли все-таки заявилъ о необходимости *воспретить употребленіе его* также иностранцамъ, потому что, иначе, они пользовались-бы де „большими льготами!“ [1]. Такъ выяснился, въ концѣ-концовъ, вопросъ о фиктивныхъ преимуществахъ иностранной торговли сравнительно съ русскою. Можно-ли послѣ этого упрекать старую администрацію края въ „покровительствѣ“ иностранцамъ и придавать серьезное значеніе заявленіямъ о томъ, что, благодаря якобы этому „покровительству“ русская торговля страдала существенно? Ясно, что всѣ подобныя „льготы“ иностранцевъ явились таковыми лишь потому, что русское купечество, со своей стороны, не находило въ то время нужнымъ пользоваться ими — и даже при наличіи ихъ, какъ оказывается, ничего не выиграло-бы.

Наконецъ, что касается случайнаго *непримѣненія* (въ частности) льготъ, Высочайше дарованныхъ русскому купечеству въ 1861 г., то и здѣсь значеніе факта сильно преувеличено. Практически льготы эти сводились къ тому, что купцы 1-ой и 2-ой гильдій освобождались отъ уплаты 75% гильдейскихъ пошлинъ, тогда какъ на дѣлѣ льгота эта въ нѣкоторыхъ случаяхъ не примѣнялась по какому-то недоразумѣнію, и торговые документы выбирались на общемъ основаніи; въ Николаевскѣ-же, напротивъ, гильдейскихъ пошлинъ, въ одно время, одинаково съ русскими не вносили и иностранцы,—то-же, конечно, по недоразумѣнію... Но какое-же серьезное значеніе въ торговомъ дѣлѣ могли имѣть эти весьма небольшие сборы, при тогдашней высотѣ прибыли и при общей крупной суммѣ тогдашнихъ накладныхъ расходовъ? Въ теченіи 25 лѣтъ льготы эти изъ числа 640 чел., составлявшихъ русское торговое сословіе въ краѣ въ 1885 г., привлекли только 60 чел., а остальные нашли выгоднымъ и возможнымъ заниматься торговлей и промышленностью безъ всякихъ льготъ,

[1]) См. „Вост. Обозр.“ № 21 за 1886 г.

причемъ оказалось, что между 230 торговцами Владивостока только 24 человѣка воспользовались ими — и всего на сумму 1.993 руб.! [1]). Неужели-же такая ничтожная сумма дѣйствительно могла повернуть русскую торговлю въ ту или другую сторону?.. А между тѣмъ *признаніе* (правда, ошибочное) такихъ льготъ приводилось въ 1886 г. какъ одна изъ *главнѣйшихъ причинъ упадка*, будто-бы, русской торговли послѣ 60-хъ годовъ!..

Даже авторъ правительственнаго „Описанія Амурской области", г. Грумъ-Гржимайло, не вполнѣ свободенъ отъ мысли, что иностранцамъ въ амурской торговлѣ, въ прежнее время, были предоставлены какія-то „особыя" льготы. По крайней мѣрѣ, онъ, между прочимъ, говоритъ, что иностранцамъ „въ ущербъ русскимъ купцамъ, дарованы были нижеслѣдующія льготы: безакцизная продажа спиртныхъ напитковъ и торговля безъ оплаты гильдейскихъ пошлинъ". Но здѣсь очевидное недоразумѣніе, такъ какъ освобожденіе отъ гильдейскихъ пошлинъ даровано было *только русскимъ людямъ* и лишь по недоразумѣнію распространено было на иностранцевъ. Съ другой стороны, безакцизная торговля спиртомъ также не относилась спеціально къ иностранцамъ, а распространялась на все населеніе: — стоитъ только припомнить приведенныя уже нами „Воспоминанія амурскаго піонера", какъ безакцизно варилось и продавалось русскими предпринимателями пиво, выдѣлывались водки, наливки, ликеры; зародился проектъ винокуреннаго завода и т. д... Дѣло только въ томъ, что, *практически*, данною льготою прежде всего воспользовались иностранцы, имѣвшіе легкую возможность доставлять спиртъ морскимъ путемъ, тогда какъ русскимъ купцамъ пришлось-бы везти его сухопутьемъ, чрезъ Сибирь, съ огромными накладными процентами — и все-таки уже оплаченный акцизомъ внутри Россіи, такъ какъ закона о возвратѣ такового не было. Тѣмъ не менѣе, купецъ Сумкинъ, закупившій свои товары въ Гамбургѣ, наравнѣ съ другими успѣлъ все-таки воспользоваться и этою льготою...

Сводя все вмѣстѣ, мы, очевидно, имѣемъ полное право сказать, что никакихъ предпочтительныхъ льготъ на Амурѣ иностранцамъ не предоставлялось: льготы-же эти вытекали только изъ русскихъ льготъ — или, какъ было въ нѣкоторыхъ случаяхъ, только *ошибочно распространялись* на иностранцевъ, или-же, по мѣстной обстановкѣ и совершенно независимо отъ сущности законоположеній, оказывались таковыми, что ими всего больше. *ии*

[1]) Газ. „Владивостокъ", 1885 г. № 41. „Письмо изъ Хабаровска" (изъ оффиц. источн.).

фрахтомъ, могли *воспользоваться* иностранцы, благодаря практиковавшейся ими *морской доставкой*. Въ основѣ-же всѣхъ этихъ мѣропріятій явственно остается одно только *коренное стремленіе снабдить* новый край, какими-бы то ни было способами и независимо отъ всякой финансовой политики, всѣми тѣми предметами снабженія, въ какихъ онъ нуждался,—не разбирая, будутъ-ли они русскіе или иностранные, лишь-бы только имѣлись на лицо. И эта главная цѣль правительства — говоритъ г. Грумъ-Гржимайло—„была достигнута:—такъ или иначе, но край оживился, и вся область перестала зависѣть отъ сплавовъ внизъ по Амуру. Теперь уже не только доставлялись сюда предметы первой необходимости съ запада, изъ Восточной Сибири и Забайкалья, но и съ востока моремъ. Нѣкоторые купцы сократили, правда, свои операціи; оптовая русская торговля всецѣло перешла въ руки иностранцевъ (?), *но край, безъ сомнѣнія, выигралъ*, а это и имѣлось прежде всего въ виду при открытіи порто-франко".

Упомянутый выше докладъ *подготовительной торговой комиссіи изъ членовъ русскаго купечества*, внесенный на второй Хабаровскій съѣздъ въ 1886 году и сгруппировавшій въ себѣ, послѣ нѣкоторой фильтровки, всѣ наличныя сѣтованія и всѣ желанія представителей русской торговли, является документомъ, который никоимъ образомъ не можетъ быть пройденъ молчаніемъ въ исторіи развитія приамурской торговли,—и потому мы считаемъ необходимымъ привести здѣсь-же тѣ его части, которыя касаются интересующаго насъ вопроса [1]).

«Тридцать съ небольшимъ лѣтъ тому назадъ, т. е. до присоединенія Амура къ Россіи,—говорится въ этомъ докладѣ коммиссіи—торговля въ теперешнемъ Амурскомъ краѣ ограничивалась всего лишь обмѣномъ у инородцевъ нѣсколькими китайцами пушнины на товаръ, нужный этому неизбалованному, неприхотливому, немногочисленному народу. Вмѣстѣ съ водвореніемъ въ краѣ русскихъ въ 1856 году, т. е. за два года до заключенія айгунскаго договора, появились здѣсь первые русскіе купцы, но въ весьма ограниченномъ числѣ и съ небольшими капиталами. Въ 1858 г. основывается здѣсь «Амурская компанія» съ капиталомъ въ 3 милліона рублей, но чрезъ два года ликвидируетъ свои дѣла и вмѣсто нея являются другіе

[1]) Самый докладъ вошелъ въ изданный „Отчетъ о II Хабаровскомъ съѣздѣ," составленный по порученію барона Корфа, г. Надаровымъ и печатавшійся также въ газетѣ „Владивостокъ" за 1886—1887 гг.

русскіе предприниматели. Для поддержанія ихъ, а также для привлеченія въ Амурскій край торговцевъ и промышленниковъ изъ другихъ частей Имперіи, въ 1861 г. правительствомъ было предоставлено переселившимся въ города этого края — право производить по всему пространству Амурской и Приморской областей свободный торгъ на неограниченную сумму и всякую закономъ дозволенную промышленность и ремесло, а также учреждать фабрики и заводы всякаго размѣра и цѣнности безъ уплаты пошлинъ и государственныхъ повинностей. *Но эти привиллегіи мало помогли купцамъ, обладавшимъ небольшими капиталами, вслѣдствіе того, что послѣдніе оборачивались крайне медленно,—всего разъ въ два года, благодаря дальности отпускныхъ рынковъ и медленности гужевой доставки. При такихъ условіяхъ большинство купцовъ должны были прекратить свои дѣла, а остальные едва могли выдержать конкуренцію съ иностранцами, начавшими появляться въ краѣ одновременно почти съ русскими и выписывавшими товаръ морскимъ,—т. е. болѣе скорымъ, вѣрнымъ и дешевымъ,—путемъ. Результатомъ этого было то, что иностранные купцы, сдѣлавшись монополистами, сильно подняли цѣны на свои товары, которые притомъ были далеко не всегда хорошаго качества».*

«Въ такомъ видѣ засталъ амурскую торговлю 1880 г., когда въ первый разъ русскіе товары пришли моремъ изъ Одессы на пароходахъ Добровольнаго Флота. Опытъ этотъ увѣнчался полнымъ успѣхомъ, и въ настоящее время (1886 г.) *почти весь русскій товаръ идетъ сюда уже на пароходахъ, чрезъ что доставка его дѣлается значительно дешевле и вѣрнѣе, а капиталъ оборачивается быстрѣе.* Слѣдующая таблица выясняетъ наглядно выгоды морского пути сравнительно съ гужевымъ чрезъ Сибирь,—беря въ томъ и другомъ случаѣ за отходной пунктъ Москву.

	Моремъ.	Сухопутьемъ.	Выигрышъ во времени.
До Владивостока .	65— 75 дн.	320 дн.	245—255 дн.
» Николаевска. .	75—105 »	305 »	200—230 »
» Хабаровска . .	92—122 »	297 »	175—205 »
» Благовѣщенска	102—132 »	290 »	158—188 »

«Время перевозки товаровъ чрезъ Сибирь разсчитано не по маршруту безъ остановокъ въ пути, на что понадобилось-бы не болѣе 170 дней, а по практическому слѣдованію его. Товаръ, покупаясь на Нижегородской ярмаркѣ, можетъ выйти

оттуда не ранѣе конца августа и придетъ въ Томскъ въ концѣ навигаціи на Оби; здѣсь онъ пролежитъ до зимняго пути, а затѣмъ, попавъ гужемъ въ Срѣтенскъ, ожидаетъ пароходнаго сообщенія и приходитъ въ Благовѣщенскъ въ іюнѣ мѣсяцѣ».

«Вмѣстѣ съ выигрышемъ во времени, морская доставка будетъ приблизительно отъ 2 до 3 разъ дешевле сухопутной; такъ до Владивостока пудъ обойдется моремъ (считая накладные расходы въ пути въ 1 р. 50 к.) въ 3 р. 37 к., а сухопутьемъ—10 р.; до Благовѣщенска-же морская доставка стоитъ около 4 р. 50 к., а сухопутная до 9 р. Въ этотъ разсчетъ вошли только грузы трехъ первыхъ разрядовъ по тарифу Добровольнаго Флота, потому что товары четвертаго разряда, какъ керосинъ, нефть и пр., сюда не идутъ изъ Россіи. *Все это, конечно, отозвалось благопріятно и на рыночной цѣнѣ товаровъ, которые значительно подешевѣли противъ прежнихъ лѣтъ. Выгоды морского пути всего ощутительнѣе отзываются, разумѣется, во Владивостокѣ, куда товаръ можетъ приходить изъ Одессы чаще; на Амурѣ-же кратковременность навигаціи значительно уменьшаетъ ихъ».*

«Въ настоящее время (1886 г.) торговый вопросъ стоитъ такъ, что *болѣе половины всѣхъ товаровъ ввозится изъ-за границы, а, вмѣстѣ съ тѣмъ, и иностранные капиталы преобладаютъ надъ русскими, причемъ это преобладаніе, будучи наиболѣе сильнымъ во Владивостокѣ или, вообще, въ Приморской полосѣ,—по направленію къ Хабаровску и Благовѣщенску слабѣетъ.* Выразить все это цифрами коммисія не берется, такъ какъ тѣ данныя, какія имѣлись въ ея распоряженіи, отличаются сомнительнымъ достоинствомъ. Но, само собой разумѣется, нѣкоторые товары *выгоднѣе* привозить изъ-за границы, чѣмъ изъ Россіи, и такіе выписываются съ иностранныхъ рынковъ всѣми купцами, безъ различія національностей, хотя въ этомъ случаѣ иностранцы получаютъ ихъ непосредственно съ мѣстъ приготовленія, а русскіе, за рѣдкими исключеніями, получаютъ ихъ чрезъ Европейскую Россію, т. е. уже изъ вторыхъ рукъ и съ уплатой пошлинъ, не пользуясь, слѣдовательно, существующимъ въ краѣ порто-франко. Къ подобнымъ товарамъ принадлежатъ: спиртъ, сахаръ, портеръ, стекло, машины, инструменты, бязь, шертингъ, дрель, шелкъ, краски, нѣкоторые сорта желѣза (полосовое), консервы, мука (калифорнская), спички. Наоборотъ, другіе товары идутъ почти исключительно только изъ Россіи, какъ-то: бумага, кожевенныя издѣлія, свѣчи, мыло, чугунъ, масло, табакъ и папиросы, крымскія вина и пр.».

«Относительно вывозной торговли, вопросъ о которой уже разсмотрѣнъ при обзорѣ промышленности, здѣсь можно замѣтить только, что мѣстныхъ продуктовъ для отпуска почти нѣтъ и богатства края эксплуатируются мало. Вывозъ за границу состоитъ изъ небольшого количества лѣса, рыбы, трепанговъ, краббовъ, хай-чеза, древесныхъ грибовъ, а главнымъ образомъ—морской капусты и пушнины».

«Болѣе значительный рынокъ для отпуска отсюда товаровъ—это Корея,—или точнѣе, прилегающая къ намъ узкая полоса ея; но и то туда отпускаются въ видѣ обмѣна преимущественно иностранныя произведенія,—главнымъ образомъ, бумажныя ткани (тиклосъ, дрель, бязь, вата)—потому что однородные русскіе товары, хотя и высшаго достоинства, не могутъ конкуррировать съ ними по цѣнѣ. Торговля съ Кореей сосредоточивается въ настоящее время преимущественно въ рукахъ Торговаго Дома Чуринъ и К° и Торговаго Дома „Кунстъ и Альберсъ". Желательно, чтобы завязались сношенія съ этой страной моремъ, но что касается до сухопутной торговли съ нею по границѣ, то, въ виду бѣдности корейскаго населенія, едва-ли она достигнетъ большихъ размѣровъ. Нѣкоторое количество русскаго товара идетъ изъ Благовѣщенска чрезъ Айгунъ въ Мергень, но о количествѣ его вѣрныхъ данныхъ не имѣется; впрочемъ, по заявленію фирмы „Чуринъ и К°", она отпускаетъ туда ежегодно на сумму около 20.000 руб. Самый-же главный рынокъ, который долженъ открыться въ будущемъ для нашихъ произведеній—это густо заселенный бассейнъ рѣки Сунгари, впадающей въ Амуръ. Открытіе этого рынка было-бы весьма желательно для развитія судоходства по Амуру, а также и для сбыта мануфактурныхъ товаровъ, избытокъ которыхъ сильно отражается на промышленности Европейской Россіи».

«Настоящая ничтожность (1886 г.) вывозной торговли края дѣло настолько естественное, что о немъ нечего и распространяться; будетъ достаточное населеніе, будутъ разрабатываться естественныя богатства страны,—будетъ и вывозъ, хотя и не въ тѣхъ огромныхъ размѣрахъ, о которыхъ когда-то мечтали. Болѣе близкое знакомство съ богатствами края и потребностями сосѣднихъ рынковъ, къ сожалѣнію, убѣждаетъ, что даже и въ болѣе отдаленномъ будущемъ ожидать отъ насъ крупнаго экспорта невозможно. Но если съ этимъ, волей или неволей, мы должны мириться, то къ неудовлетворительному положенію ввозной торговли нельзя и не должно относиться съ фата-

листическимъ спокойствіемъ; съ этимъ можно и должно бороться».

«*Въ Амурскомъ краѣ ввозная торговля служитъ мѣриломъ почти всей внутренней его торговли, такъ какъ все нужное населенію, кромѣ части хлѣба и скота, привозное.* Въ силу этого вопросъ о снабженіи мѣстныхъ жителей всѣмъ необходимымъ стоитъ въ тѣсной связи съ вопросомъ о ввозной торговлѣ вообще и съ существованіемъ порто-франко. *Разсматривая причины здѣшней дороговизны и отсталости русской торговли сравнительно съ иностранною, коммиссія видитъ основу того и другого въ допущеніи въ Приамурскомъ краѣ свободной конкурренціи. Подобное заключеніе она выводитъ на основаніи слѣдующихъ соображеній: До 1880 г., въ силу нѣкоторыхъ обстоятельствъ, иностранцы въ отношеніи торговли на Амурѣ были поставлены въ привиллегированное (?) положеніе сравнительно съ русскими, чрезъ что иностранные товары имѣли возможность легко утвердиться на амурскомъ рынкѣ* [1]. *Только съ открытіемъ въ 1880 г. пароходами Общества Добровольнаго Флота морского пути между Одессою и Владивостокомъ, русскіе товары получили возможность болѣе успѣшно конкуррировать съ привозимыми сюда иностранными. Съ этого времени ежегодно увеличивается количество русскихъ товаровъ, доставляемыхъ моремъ, а цѣны постепенно понижаются, благодаря именно русскимъ (?), но не иностраннымъ купцамъ».*

«При занятіи Приамурскаго края, правительство, въ видахъ политическихъ и финансовыхъ, признало нужнымъ и желательнымъ развивать здѣсь преимущественно *русскую торговлю;* но вслѣдствіе *отдаленности края, его обширности, малонаселенности и затруднительности сообщеній съ Европейской Россіей,* оно въ то-же самое время сознавало и *невозможность довольствовать край исключительно издѣліями русскихъ фабрикъ, и потому въ 1856 г. разрѣшило безпошлинный привозъ иностранныхъ товаровъ во всѣ здѣшніе порты.* Съ 1880 г. двѣ изъ этихъ причинъ, которыми въ прежнее время обусловливалась необходимость порто-франко,—именно *недостатокъ населенія* и *затруднительность сообщеній съ Европейской Россіей,*—сильно измѣнились

[1] Дѣйствительные факты этого якобы „привилегированнаго положенія и самый объемъ его и практическое значеніе—выяснены нами ранѣе.

и продолжают измѣняться быстрѣе, чѣмъ это было до сихъ поръ; остальныя-же двѣ причины всегда останутся неизмѣнными».

«Существующее въ Приамурскомъ краѣ порто-франко, наводняя его иностранными товарами, пріобрѣтаемыми не въ обмѣнъ на мѣстныя или отечественныя произведенія, а *на наличныя деньги,* — способствуетъ безвозвратному уходу за границу ежегодно все болѣе увеличивающагося числа милліоновъ рублей, которые въ недалекомъ будущемъ могутъ чувствительно отозваться на общегосударственномъ балансѣ».

«Сосѣдняя намъ Маньчжурія, представляя обширный рынокъ, *естественно тяготѣетъ* къ намъ. Населеніе ея, къ нашему счастію, еще не имѣетъ выработаннаго вѣками вкуса къ тѣмъ или другимъ дешевымъ товарамъ, кромѣ китайскихъ. Занятіе рынка на Сунгари—для насъ является только *вопросомъ времени,* и потому было-бы *непростительно пріучать* этихъ потребителей къ иностраннымъ произведеніяхъ, въ ущербъ своимъ собственнымъ, такъ какъ не подлежитъ сомнѣнію, что товаръ, однажды проникшій и утвердившійся на рынкѣ, вытѣсняется оттуда лишь съ большимъ трудомъ. Необходимо озаботиться, чтобы рынокъ этотъ возможно скоро сдѣлался нашимъ».

«Наконецъ, при существованіи свободной торговли, замѣчается то общее явленіе, что въ страну ввозятся *исключительно дешевые и дурные товары; при пошлинахъ-же иностранные товары подобнаго качества не выдерживаютъ конкурренціи съ отечественными произведеніями, и на рынкахъ предлагаются только товары—хорошаго качества (?)».*

«На основаніи приведенныхъ положеній, коммиссія пришла къ заключенію *о необходимости и своевременности постепеннаго обложенія пошлинами европейскихъ и американскихъ товаровъ, начиная съ такихъ, которые, безъ особаго отягощенія для потребителей, могутъ быть замѣнены русскими,* а именно: a) *бумажныя, шелковыя, шерстяныя, пеньковыя и льняныя ткани;* b) *сахаръ;* c) *свѣчи;* d) *мыло;* e) *кожи и кожанныя издѣлія;* f) *виноградныя вина;* h) *издѣлія изъ благородныхъ металловъ.* Всего этого въ одинъ Владивостокъ, по разсчету коммиссіи, приходитъ ежегодно на сумму около 1 милліона, составляющаго почти четвертую часть ввоза. Размѣръ обложенія вообще долженъ быть никоимъ образомъ не ниже тарифа Европейской Россіи. *Одновременно съ этимъ обложеніе китайскихъ, японскихъ и корейскихъ товаровъ признано было*

преждевременнымъ, потому что ихъ, *кромѣ чая*, ввозится сравнительно мало, и свободный ввозъ ихъ необходимъ намъ для поддержанія только что начинающихся сношеній. Точно также признано было *несвоевременнымъ обложеніе предметовъ первой необходимости (!) и сельско-хозяйственныхъ и другихъ машинъ,—какъ двигателей къ развитію промышленности*. Относительно *возможности вздорожанія всѣхъ вообще товаровъ* вслѣдствіе наложенія пошлинъ, коммисія заявила, *что это будетъ продолжаться лишь нѣкоторое время, и затѣмъ явится конкурренція между русскими—и цѣны падутъ*. Что касается самихъ иностранцевъ, то, по мнѣнію коммисіи, они должны быть допускаемы къ торговлѣ въ краѣ *безъ обложенія ихъ особыми за это пошлинами*, но согласно только существующихъ по этому поводу законоположеній для Приамурскаго края».

«Затѣмъ, для развитія здѣсь русской торговли, *кромѣ постепеннаго закрытія порто-франко и уменьшенія акциза на спиртъ*, коммисія нашла необходимымъ: a) учрежденіе отдѣленіи государственнаго *банка* во Владивостокѣ, Николаевскѣ, Благовѣщенскѣ и Хабаровскѣ; b) учрежденіе *новыхъ судовъ* и даже на первое время хотя *мировыхъ судей* по назначенію отъ правительства—для ускоренія *вексельныхъ исковъ*; c) учрежденіе во Владивостокѣ и Николаевскѣ должности *диспашеровъ по аварійнымъ дѣламъ*; d) *возможно скорое открытіе для русской торговли рѣки Сунгари*, куда китайцы насъ *не пускаютъ* или, пустивъ, *запрещаютъ мѣстному населенію вступать въ торговыя сношенія*: e) *улучшеніе путей сообщенія*, и f) *продленіе еще на 20 лѣтъ всѣхъ льготъ, Высочайше дарованныхъ жителямъ здѣшнихъ городовъ въ 1861 г., которыя, однако-же, по недоразумѣнію почти не примѣнялись на практикѣ для большинства жителей»* [1].

Разбирая критически этотъ докладъ, мы находимъ въ немъ, рядомъ съ совершенно правильнымъ констатированіемъ фактовъ дѣйствительности, совершенно не вытекающія изъ нихъ заключенія и противорѣчивые выводы, явившіеся, конечно, результатомъ недостаточнаго анализа явленій, съ одной стороны, и слишкомъ большого личнаго интереса въ затронутомъ вопросѣ — съ другой стороны. Но легко выдѣлить ту истину, которая въ докладѣ перемѣшана съ неправильными заключеніями.

[1] И здѣсь вопросъ о практическомъ значеніи и размѣрѣ „непримѣненія" льготъ былъ уже выясненъ нами ранѣе.

Вопросъ о закрытіи приамурскаго порто-франко есть ничто иное, какъ вопросъ *о наложеніи на населеніе окраины пошлины и о стѣсненіи иностранной конкурренціи.* При совершенно свободной торговлѣ, какая устанавливается при порто-франко, напряженіе конкурренціи, конечно, является наибольшимъ, какого она только можетъ достигнуть *при одинаковыхъ прочихъ условіяхъ страны* (пути сообщенія, кредитныя учрежденія, объемъ рынка, распредѣленіе оборотовъ и пр.), такъ какъ въ этомъ случаѣ на рынокъ привлекаются, на ряду съ отечественными, не только иностранные товары, но также иностранный кредитъ и иностранные предприниматели, и рынокъ остается за тѣми, на чьей сторонѣ большая *опытность и предпріимчивость.* Это общій законъ торговыхъ отношеній, оправдывающійся на всѣхъ рынкахъ, и Приамурскій край не можетъ быть, конечно, исключеніемъ.

Наложеніе пошлины, стѣсняя иностранную конкурренцію, совершенно искуственно ослабляетъ ея напряженіе и ведетъ, съ одной стороны, къ прямому повышенію цѣнъ на иностранные товары, съ другой-же—къ замѣнѣ ихъ болѣе дорогими отечественными произведеніями, т. е. въ обоихъ случаяхъ—къ переплатамъ со стороны населенія. Слѣдовательно, въ смыслѣ *принципа,* существующему въ краѣ порто-франко никоимъ образомъ нельзя приписывать стремленіе къ установленію высокихъ цѣнъ и къ предпочтительному сбыту дурныхъ продуктовъ, какъ то указываетъ докладъ коммисіи, совершенно произвольно заявлявшей, что „при свободной торговлѣ замѣчается (будто-бы) то общее явленіе, что въ страну ввозятся исключительно дешевые и дурные товары; при пошлинахъ-же иностранные товары подобнаго качества не выдерживаютъ конкурренціи съ отечественными произведеніями, и на рынкахъ предлагаются только товары хорошаго качества". Такое заявленіе совершенно противорѣчитъ практикѣ даже амурской торговли, равно какъ съ послѣднею-же не согласуется и сдѣланное коммисіею *обвиненіе* иностранцевъ въ томъ отношеніи, что они, „сдѣлавшись монополистами, сильно подняли (будто-бы) цѣны на свои товары, которые притомъ были далеко не всегда хорошаго качества". Явленіе дороговизны и сравнительно низкаго качества товаровъ на мѣстномъ рынкѣ было *явленіемъ общимъ* и, какъ таковое, имѣло свои *общія-же причины,* которыя отчасти уже объяснены въ предшествующихъ главахъ; но связывать эти причины съ существованіемъ въ краѣ порто-франко и иностранцевъ—совершенно неправильно, по самому существу дѣла. Цѣлый рядъ свидѣтелей-очевидцевъ, между которыми мы встрѣчаемъ имена Пржевальскаго и Венюкова, со-

ясно рисуютъ самыми темными красками именно *русскую* дѣятельность на Амурѣ. Не менѣе категорично отзывается и авторъ офиціальнаго „Описанія Амурской области", г. Грумъ-Гржимайло, составлявшій свою книгу по порученію г. Министра Финансовъ. „Не конкурренція иностранцевъ—говоритъ онъ на стр. 604—605 а повидимому, именно эта погоня за быстрымъ обогащеніемъ, нѣсколько хищническій способъ веденія дѣла, желаніе сбыть залежавшійся и гнилой товаръ, съ наивозможно большими при томъ барышами (объ этомъ говорятъ всѣ писавшіе о торговлѣ Амурскаго края въ эту эпоху)—вотъ что погубило въ зародышѣ русскую торговлю въ устьѣ Амура и вмѣстѣ съ тѣмъ побудило и мѣстную администрацію, съ одной стороны, ввести строгій контроль въ торговыя операціи нашихъ купцовъ, съ другой—широко распахнуть двери предъ иностранцами, которымъ, въ ущербъ русскимъ купцамъ, и дарованы были нижеслѣдующія льготы: безакцизная продажа спиртныхъ напитковъ и торговля *безъ таможенныхъ* пошлинъ" [1]). Нѣсколько далѣе, на стр. 607, онъ-же замѣчаетъ: „Привилегіи, полученныя иностранцами, не замедлили тотчасъ-же сказаться: пшеничная мука, напр., продававшаяся въ Николаевскѣ по 6—10 руб. за пудъ, спустилась до $2^1/_2$ руб.; то-же слѣдуетъ сказать и относительно другихъ продуктовъ, каковы: солонина, консервы, колоніальные товары и пр., хотя точныхъ цифръ по этимъ и однороднымъ статьямъ мы, къ сожалѣнію, подыскать не могли". Всѣ эти отзывы и факты рѣшительно противорѣчатъ докладу коммисіи на Хабаровскомъ съѣздѣ и показываютъ, что онъ строился на безусловно шаткой почвѣ. Нужно было искать *общихъ, а не частныхъ, случайныхъ причинъ*, и въ этомъ-то сказывалась ошибка коммисіи. Дѣло, какъ мы уже заявили ранѣе, заключалось вовсе не *въ лицахъ*, были-ли то русскіе или иностранцы,—а въ самыхъ *условіяхъ торговли и въ возможности къ проявленію широкаго произвола* со стороны всего торговаго сословія, одинаково какъ русскаго, такъ и иностраннаго. Оттого-то аналогичные факты и встрѣчаются и въ той, и въ другой средѣ, не давая никакой возможности выдѣлить въ этомъ отношеніи ни ту, ни другую, если только желаютъ оставаться спокойными и безпристрастными...

Торговыя условія окраины дѣйствительно были таковы, что допускали полную возможность произвола. Приамурскій край даже въ срединѣ 80-хъ годовъ, какъ мы видѣли, представлялся весьма мелкимъ рынкомъ, спросъ котораго едва лишь достигалъ

[1]) Эта неточность автора нами исправлена выше.

6 милліоновъ руб. Не имѣя почти никакой своей собственной производительности, онъ всѣ свои рессурсы или покупныя средства почерпалъ почти исключительно *въ затратахъ на покупки*.— и въ дѣйствительности, таковыя весьма точно соотвѣтствовали размѣрамъ ввозной торговли, составляя, примѣрно, также около 6 милліоновъ рублей. Уже сами по себѣ эти покупныя средства были не велики: рядомъ-же съ рѣдкостью населенія и громадностью территоріи, по которой оно разсѣяно, они являлись еще болѣе слабыми. *По численности населенія*, включая Забайкалье, край равнялся только одной *Москвѣ* (около 600 тысячъ душъ), по *пространству-же территоріи* (2.600.000 кв. верстъ) представляетъ *Францію и Германію, взятыя вмѣстѣ!..* Эти соотношенія всего лучше могутъ характеризовать ничтожную интенсивность мѣстнаго спроса и трудность возникновенія въ краѣ сильной конкурренціи, исключая нѣкоторыхъ наиболѣе благопріятныхъ для того пунктовъ, каковы, напр., Владивостокъ и Благовѣщенскъ. Другимъ и еще болѣе сильнымъ препятствіемъ къ проявленію конкурренціи являлось внутреннее бездорожье, изолировавшее одинъ пунктъ отъ другого, и недостатокъ внѣшнихъ путей сообщенія, который, вмѣстѣ съ отдаленностью всей окраины, изолировалъ ее отъ главныхъ отпускныхъ рынковъ. Третьимъ препятствіемъ для развитія торговли и торговой конкурренціи служило полное отсутствіе **въ краѣ кредитныхъ учрежденій.**

При такихъ условіяхъ картина распредѣленія торговаго капитала получалась слѣдующая. Незначительный и притомъ разсѣянный, а не концентрированный спросъ въ почти пустынномъ краѣ, гдѣ только два-три пункта имѣли населеніе въ 10—12 тысячъ душъ, а въ остальныхъ оно считалось лишь сотнями, не могъ привлечь сюда ни крупныхъ капиталовъ, ни многочисленнаго класса торговыхъ лицъ. Тѣ-же самыя причины, въ связи съ изолированностью окраины отъ внѣшнихъ рынковъ, внутреннимъ бездорожьемъ и отсутствіемъ кредитныхъ учрежденій, ставя огромныя препятствія къ развитію правильной торговли, сообщали ей особенную неустойчивость и рискъ, какъ результатъ массы случайностей въ совершенно неустроенномъ еще первобытномъ краѣ. Большіе накладные расходы по доставкѣ и сбыту товаровъ, съ одной стороны, и медленность оборотовъ, т. е. реализаціи товаровъ, съ другой, при необходимости производить единовременный и самый разнообразный закупъ на отдаленныхъ и отрѣзанныхъ внѣшнихъ рынкахъ,—требуя болѣе или менѣе крупныхъ вкладовъ капитала, вмѣстѣ съ тѣмъ препятствовали ему спеціализоваться на какой-нибудь одной отрасли тор-

говли, а побуждали вести торговлю *универсальную*, съ характеромъ *складовъ* или *базаровъ*, гдѣ концентрировались самые разнообразные товары, требовавшіе и самыхъ разнообразныхъ способовъ храненія, закупа, доставки и даже сбыта. Это-же, въ свою очередь, еще болѣе усложняло торговлю и дѣлало ее еще болѣе шаткою,—тогда какъ, съ другой стороны, дробясь на массу отраслей, капиталъ предпріятія не могъ ни одной изъ нихъ охватить съ достаточною полнотою и тщательностью, чтобы быть наиболѣе продуктивнымъ. Въ итогѣ получалось то, что принято называть „недостаточнымъ снабженіемъ рынка", когда потребитель оказывается наиболѣе зависимымъ отъ предложенія и когда конкурренція способна проявляться всего менѣе.

Всѣ эти неблагопріятныя для правильной торговли условія наиболѣе тягостно отзывались, конечно, на мелкихъ капиталахъ и заставляли ихъ удаляться отъ болѣе крупныхъ, отыскивая себѣ арену дѣятельности внутри края, въ глухихъ мѣстахъ, гдѣ, подъ прикрытіемъ еще большаго бездорожья и изолированности, они могли дѣйствовать съ большею для себя выгодою, благодаря еще большей зависимости отъ нихъ потребителей. Что касается болѣе крупныхъ капиталовъ, то, не находя для своего дальнѣйшаго развитія достаточнаго рынка въ одномъ какомъ-нибудь изъ главныхъ пунктовъ, гдѣ они встрѣчали взаимную конкурренцію, эти капиталы должны были, вмѣсто концентраціи, разбрасываться все дальше и дальше, захватывая все большія и большія площади вдоль существующихъ путей сообщенія. Это обще-сибирское явленіе, и Сибирь, благодаря сходству торговыхъ условій, представляетъ не мало примѣровъ, какъ одинъ какой-нибудь капиталъ охватывалъ постепенно огромные округа, каковы были, напр., за Байкаломъ предпріятія Кандинскихъ. Встрѣтиться на этихъ второстепенныхъ путяхъ главные капиталисты края могли только въ очень рѣдкихъ случаяхъ: слишкомъ велико было бездорожье окраины и слишкомъ велика самая площадь, на которой главные торговые пункты: Владивостокъ, Николаевскъ, Хабаровскъ и Благовѣщенскъ отдѣлены другъ отъ друга почти тысячью верстъ, а самый рынокъ ·теченіе Амура—почти совершенно изолированъ отъ рынка Южно-Уссурійскаго края. Кромѣ того, при томъ небольшомъ спросѣ, который предъявлялъ въ общемъ весь Приамурскій край даже въ срединѣ 80-хъ годовъ (около 6 милліоновъ руб.) и при всѣхъ выясненныхъ условіяхъ мѣстной торговли, сколько-нибудь значительныхъ капиталовъ могло появиться здѣсь очень мало. Всѣ крупныя фирмы, ведущія обороты на сотни тысячъ и милліоны

руб., известны здѣсь на перечетъ и работаютъ уже около 35 лѣтъ. т. е. съ самаго ранняго періода существованія края: таковы фирмы Чурина, Эмери и Дикмана на Амурѣ, съ отдѣленіями во Владивостокѣ, и фирма Кунстъ и Альберсъ во Владивостокѣ и Южно-Уссурійскомъ краѣ, съ отдѣленіями на томъ-же Амурѣ. На долю этихъ фирмъ приходилась большая часть всѣхъ оборотовъ по общему ввозу товаровъ,—и ясно, что, главнымъ образомъ, только отъ ихъ взаимной конкурренціи до послѣдняго времени (когда, съ улучшеніемъ сообщеній съ внѣшними рынками, стало легче работать мелкимъ капиталамъ и въ торговлѣ сильно упрочились китайцы) зависѣло почти все снабженіе рынка. Управлять-же столь сложными и разбросанными предпріятіями, при крайне примитивномъ положеніи окраины въ смыслѣ рынка, представлялось чрезвычайно труднымъ, особенно вслѣдствіе универсальнаго характера всѣхъ здѣшнихъ торговыхъ операцій и отсутствія въ торговлѣ спеціализаціи.

Если настоящія указанія присоединить къ тому, что говорилось по тому-же поводу въ предшествующихъ главахъ, то общія причины мѣстной дороговизны и неустойчивости торговли станутъ еще понятнѣе, а въ огульныхъ обвиненіяхъ приамурской торговли, за ея будто-бы исключительную недобросовѣстность и алчность къ непомѣрнымъ барышамъ, весьма многое явится совершенно неосновательнымъ и преувеличеннымъ. Между прочимъ, несомнѣнно, должна быть снята съ мѣстной торговли и большая часть упрековъ за умышленное будто-бы заполненіе рынка преимущественно гнилыми и негодными товарами. Въ общемъ, конечно, качество товаровъ не было высокимъ; но дорогіе первосортные товары лучшихъ фабрикъ, безъ сомнѣнія, и не могли-бы обращаться на мѣстныхъ рынкахъ, по характеру и составу самаго потребительнаго населенія. Что-же касается порчи товаровъ въ пути и во время ихъ храненія, то это было явленіемъ неизбѣжнымъ, какъ при доставкѣ ихъ чрезъ Сибирь сухопутьемъ, такъ и моремъ чрезъ экваторъ, особенно на парусныхъ судахъ, какъ было въ первый періодъ, на что употреблялось отъ 4 до 6 мѣсяцевъ. Еще и въ настоящее время, даже при быстрой пароходной транспортировкѣ (около 2 мѣсяцевъ), весь кожевенный товаръ, напр., подвергается сильной порчѣ, перепрѣваетъ и плѣснѣветъ, равно какъ портятся разныя печенья, консервы, пріобрѣтаютъ затхлость мука, табакъ, бѣлье и пр. Въ складахъ порча эта, при неимовѣрной лѣтней сырости и туманахъ во всей прибрежной полосѣ и при рѣзкомъ переходѣ къ крайней зимней сухости, идетъ еще въ большихъ размѣрахъ. Каждый изъ обы-

вателей, конечно, на себѣ испыталъ, что сапоги и платье, оставленные лѣтомъ безъ присмотра на одну, двѣ недѣли, покрываются зеленью и пятнами, а всѣ металлическія вещи тотчасъ-же охватываются ржавчиною. Съ такими-же точно явленіями приходится бороться и въ товарныхъ складахъ, на которые климатъ дѣйствуетъ, разумѣется, столь-же разрушительно. Поэтому, при самой добросовѣстной выпискѣ товаровъ, качество ихъ, благодаря климату края и существующимъ условіямъ доставки, легко можетъ понизиться; но это зло неизбѣжное и менѣе всего зависящее отъ несправедливо приписываемой мѣстной торговлѣ огульной недобросовѣстности и желанія сбывать будто-бы только гниль и бракъ. Всего-же менѣе въ этомъ повинно, конечно, порто-франко, которое и въ вышеупомянутомъ докладѣ хабаровской коммиссіи, и въ ходячихъ толкахъ — фигурируетъ, по очевидному недоразумѣнію, какъ главный источникъ всѣхъ здѣшнихъ золъ и торговыхъ неурядицъ.

О приамурскомъ порто-франко, какъ видно, много говорилось и писалось, но, въ сущности, до сихъ поръ никто еще не указалъ его истинной роли въ прошлой жизни окраины. Порто-франко обвиняютъ въ гибели первой русской торговли на Амурѣ; но мы только-что приводили отзывы весьма серьезныхъ изслѣдователей, указывающіе, что эта торговля всего болѣе пострадала отъ собственнаго неустройства и крайне тяжелой обстановки тогдашняго времени, дававшей, какъ говоритъ г. Грумъ-Гржимайло, возможность получить, иногда, за мѣдную пуговицу соболя или сорвать, при случаѣ, колоссальные барыши, [1])—но въ общемъ представлявшей очень мало прочнаго и надежнаго къ правильному развитію коммерческаго дѣла. Случайная-же нажива не есть коммерція, — и представители такого направленія очень быстро должны были сойти со сцены при первыхъ-же столкновеніяхъ съ болѣе устойчивыми предпріятіями. Съ другой стороны, бокъ-о-бокъ съ отступавшими авантюристами, мы видимъ рядъ среднихъ и крупныхъ фирмъ, русскихъ и иностранныхъ, которыя, возникнувъ въ самые первые года мѣстной торговли, постепенно расширяли свои предпріятія и мало-по-малу разростались до своихъ настоящихъ размѣровъ, параллельно росту самаго населенія окраины. Идя дальше, мы должны отмѣтить тотъ фактъ, что если въ новыхъ русскихъ предпріятіяхъ не замѣчается быстраго роста, то одинаково—его не проявляютъ и новыя предпріятія иностранцевъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ не одно уже такое иностран-

[1]) Описаніе Амурской области, стр. 604.

ное предпріятіе и на Амурѣ. и во Владивостокѣ окончилось неудачей и ликвидацией, подобно русскимъ. Наконецъ, если мы обратимъ вниманіе на относительные размѣры русской и иностранной торговли въ краѣ, выведенные въ предшествующихъ главахъ, то увидимъ сразу, что взаимныя отношенія ихъ до средины 80-хъ годовъ нисколько не измѣнились—и, попрежнему, на русскую торговлю приходилось 25%, а на иностранную 75%. Не предрѣшаетъ-ли все это уже заранѣе вопросъ о томъ, что при данномъ характерѣ рынка и распредѣленіи на немъ капиталовъ, при слабо развитой общей конкурренціи, — паденіе и развитіе частныхъ предпріятій стояли въ зависимости, прежде всего, отъ личныхъ способностей ихъ руководителей и размѣра оборотныхъ капиталовъ, какъ главныхъ факторовъ, дававшихъ надлежащую устойчивость дѣлу при крайне сложныхъ и капризныхъ условіяхъ мѣстной торговли, — и всего менѣе зависѣли отъ того, что можетъ быть названо взаимнымъ соперничествомъ и конкурренціей, ибо характерною чертою мѣстнаго рынка всегда было не переполненіе его, а, напротивъ, недостаточное снабженіе?..

Существенная услуга, оказанная краю учрежденіемъ порто-франко, равно какъ и сила иностранной торговли, до средины 80-хъ годовъ крылась вовсе *не въ беспошлинномъ ввозѣ заграничныхъ товаровъ и ихъ конкурренціи съ русскими, а въ конкурренціи дешевой морской доставки съ дорогою сухопутною, чрезъ Сибирь*, иначе говоря въ превосходствѣ удобныхъ путей сообщенія надъ бездорожьемъ. Этотъ громадный перевѣсъ морской доставки надъ сухопутною, во времени, стоимости и надежности, констатированъ въ приведенномъ выше докладѣ хабаровской коммиссіи, и распространяться по этому поводу излишне. Все главнѣйшее неравенство условій русской и иностранной торговли сводилось почти всецѣло къ тому, что русская торговля инертно пользовалась путями сообщенія, которые были въ 2—3 раза дороже и во много разъ медленнѣе и ненадежнѣе: неравенство это было настолько велико, что въ результатахъ его потерялись-бы всякія пошлины, если-бы даже онѣ были установлены на иностранные товары... Выгоды морского пути всего ощутительнѣе отзывались, конечно, на морскомъ прибрежьѣ, во Владивостокѣ и Николаевскѣ, и значительно слабѣли внутри края, въ томъ числѣ и вверхъ по Амуру, за кратковременностью его навигаціи и недостаточнымъ развитіемъ рѣчного пароходства. Сообразно-же этому, какъ мы видѣли раньше, и иностранные капиталы расположились именно въ приморской полосѣ, какъ наиболѣе продуктивной для ихъ операцій и цѣлей.

Насколько рѣшающее значеніе имѣла разница въ доставкѣ товаровъ—это засвидѣтельствовано, какъ уже сказано, самою торговою коммиссіею изъ русскаго купечества на второмъ Хабаровскомъ съѣздѣ въ 1886 г. „Привиллегіи — гласитъ докладъ коммисіи—мало помогли купцамъ, обладавшимъ небольшими капиталами, вслѣдствіе того, что послѣдніе оборачивались крайне медленно, — всего разъ въ два года, благодаря дальности отдѣльныхъ рынковъ и медленности гужевой доставки. При такихъ условіяхъ, большинство купцовъ должны были прекратить свои дѣла, а остальные едва могли выдерживать конкурренцію съ иностранцами, начавшими появляться въ краѣ одновременно почти съ русскими и выписывавшими товаръ морскимъ, т. е. болѣе скорымъ, вѣрнымъ и дешевымъ путемъ". Указавъ затѣмъ на выгоды морской доставки съ установленіемъ въ 1880 г. рейсовъ Добровольнаго Флота, докладъ категорически заявляетъ, что „все это, конечно, отозвалось благопріятно и на рыночной цѣнѣ товаровъ, которые значительно подешевѣли противъ прежнихъ лѣтъ". „Только съ открытіемъ въ 1880 г. пароходами Общества Добровольнаго Флота морского пути между Одессою и Владивостокомъ—продолжаетъ далѣе докладъ коммисіи—русскіе товары получили возможность болѣе успѣшно конкуррировать съ привозимыми сюда иностранными. Съ этого времени ежегодно увеличивается количество русскихъ товаровъ, доставляемыхъ моремъ, а цѣны постепенно понижаются благодаря именно русскимъ (морской доставкѣ), но не иностраннымъ купцамъ".

Выводъ совершенно правильный:—съ установленіемъ однородной морской доставки шансы между русскою и иностранною торговлею, въ главной своей долѣ, неизбѣжно должны были значительно сравняться и конкурренція, естественно, усилиться. Съ другой-же стороны, лишь съ этого времени, очевидно, и можно считать начало конкурренціи между безпошлинными иностранными товарами и товарами внутренняго производства, такъ какъ ранѣе, до 1880 г., вопросъ всецѣло сводился къ конкурренціи не между товарами, а только между морскою и сухопутною доставкою. Но и тутъ, оказывается, русское купечество не оцѣнило выгодъ и удобствъ, предоставленныхъ ему наравнѣ съ иностранцами. Въ то время, когда—по свидѣтельству самого доклада торговой коммисіи—для всѣхъ было ясно, что нѣкоторые крупные товары, каковы: спиртъ, портеръ; сахаръ, стекло, бязь, шертингъ, дрель, шелкъ, краски, нѣкоторые сорта желѣза (полосовое), машины, инструменты, спички, муку, консервы и пр., выгоднѣе было получать иностраннаго производства,—русское

купечество, за рѣдкими исключеніями, выписывало эти *иностранные* товары чрезъ Европейскую Россію, т. е. *съ уплатою пошлины*, тогда какъ иностранцы привозили ихъ непосредственно изъ-за границы. Этимъ путемъ опять создавалось неравенство условій торговли, но, какъ и въ первомъ случаѣ, такое неравенство коренилось не въ существѣ порто-франко, а единственно въ инерціи самого-же русскаго предпринимателя и зависимости его, по отсутствію свободнаго капитала, исключительно только отъ кредита въ Европейской Россіи, но не за границей. Слѣдовательно, и въ этомъ второмъ своемъ періодѣ развитія сравнительная отсталость русской торговли, помимо недостатка свободнаго капитала зависѣла отъ тѣхъ-же самыхъ коренныхъ причинъ, которыя тормозили ея успѣшность и ранѣе, т. е. отъ недостатка энергіи, предпріимчивости и надлежащей коммерческой опытности, замѣнявшейся рутиною.

Послѣ всего вышеизложеннаго въ настоящей главѣ становится совершенно яснымъ, что заключенія торговой коммисіи, приписывавшей мѣстную *дороговизну* исключительно допущенію въ краѣ *свободной конкурренціи*, не имѣли подъ собою никакой почвы. Сдѣлавъ подобный неправильный, противорѣчащій всей міровой практикѣ выводъ и рекомендуя, какъ лѣкарство, уничтоженіе существующаго порто-франко, сама-же коммисія неизбѣжно должна была признать въ концѣ доклада, что первымъ результатомъ этого будетъ новое *вздорожаніе* товаровъ, но прибавила только (конечно, совершенно произвольно), что „это будетъ продолжаться лишь нѣкоторое время (?), а затѣмъ явится конкурренція (?) между русскими, и цѣны падутъ"... Почему явится такая спасительная конкурренція и почему возникновеніе ея обусловливается именно уничтоженіемъ порто-франко, этого коммисія не указала и, конечно, не могла-бы указать, такъ какъ подобный фактъ самъ по себѣ оказывается голословнымъ и безпочвеннымъ.

Хабаровскій съѣздъ огромнымъ большинствомъ голосовъ, въ отвѣтъ на докладъ торговой коммисіи, призналъ категорически, что уничтоженіе порто-франко въ Приамурскомъ краѣ и наложеніе пошлинъ на товары было-бы совершенно преждевременно и вредно для коренныхъ цѣлей правительства—успѣшной колонизаціи окраины, только что начатой около средины 80-хъ годовъ.

И нельзя не согласиться съ полнѣйшею правильностью такого рѣшенія. Если впереди всего стоитъ *заселеніе* Приамурскаго края и если это заселеніе, по общему признанію, *тормозится* весьма существенно наличною *дороговизною мѣстной жизни*, то вопросы о

покровительствѣ національной торговлѣ сами собою временно отступаютъ на второй планъ, а на ихъ мѣсто выдвигаются всецѣло цѣли дешевѣйшаго снабженія, какими бы способами это ни достигалось. Но насколько бы ни были еще неблагопріятны условія для развитія на окраинѣ широкой торговой конкурренціи, — все-таки, *при томъ условіи, какъ [illegible] и какъ скоро [illegible] экономическаго положенія края* (численность населенія, размѣры и распредѣленіе капиталовъ, кредитъ, пути сообщенія и пр.), иначе говоря всею наличною обстановкою, *порто-франко или отсутствіе конкурренціи очень мало служатъ [illegible] къ достиженію той коренной цѣли.* Необходимо, поэтому, не закрытіе порто-франко, могущее повліять на нѣкоторое поднятіе благосостоянія той или другой фирмы во вредъ цѣлому населенію края и безъ сколько-нибудь ощутительной пользы національной промышленности, могущей имѣть здѣсь пока лишь ничтожный сбытъ вообще, — а необходимо развитіе тѣхъ существенныхъ экономическихъ элементовъ, которые, какъ пути сообщенія, кредитъ, улучшеніе коммерческаго устройства и пр., устраняя тормазы въ общемъ упорядоченіи торговли, вмѣстѣ съ тѣмъ позволили-бы и самой конкурренціи глубже и шире проникнуть въ мѣстную жизнь. Только съ созданіемъ этихъ условій вопросъ объ уничтоженіи порто-франко и могъ-бы сдѣлаться дѣйствительно вопросомъ очереднымъ и имѣющимъ подъ собою хоть нѣкоторую почву.

Подтвержденіемъ этой мысли служитъ вся предшествующая исторія приамурской торговли, всѣ тѣ цифры и многочисленные отзывы, которые уже были приведены нами ранѣе.

VII.

Пока вниманіе русскаго купечества всецѣло было обращено на борьбу и ходатайства противъ преувеличенныхъ опасностей существующаго порто-франко, подъ бокомъ у этого купечества постепенно развивался и выросталъ въ грозную силу тотъ-же пресловутый „желтый вопросъ“, который, по почину Соединенныхъ Штатовъ Сѣверной Америки, волнуетъ уже многія европейскія колоніи и въ приамурской торговлѣ является одинаково опаснымъ какъ для русскихъ, такъ и для иностранцевъ кавказской расы. И у тѣхъ, и у другихъ оказался незамѣченный за взаимнымъ споромъ новый конкуррентъ въ лицѣ многочисленнаго китайскаго элемента, явно уже забравшаго силу и проявляющаго вполнѣ опредѣлившіяся тенденціи мало-по-малу вытѣснить съ рынка всѣхъ остальныхъ представителей мѣстной торговли, безъ различія ихъ національностей.

Собственно „желтый вопросъ“ въ Приамурскомъ краѣ давно уже привлекалъ къ себѣ вниманіе общества и мѣстной печати, но только другими своими сторонами,—а именно: въ качествѣ рабочаго вопроса и въ смыслѣ эксплоатаціи китайцами мѣстныхъ промысловъ; въ торговомъ-же отношеніи китайцы не затрогивались и почему-то считались такимъ элементомъ, съ которымъ борьба не можетъ обостриться сколько-нибудь серьезно. Поэтому принимались мѣры для стѣсненія и урегулированія наплыва китайскаго рабочаго люда (паспортный налогъ и паспортная регламентація), мѣры противъ китайскаго землевладѣнія въ краѣ (воспрещеніе пріобрѣтать недвижимую собственность), противъ эксплоатаціи ими промысловъ (налоги), противъ китайскаго каботажа и т. п. Но въ область китайской торговли никакой регламентаціи до сихъ поръ еще не вносилось. Мало того, рядомъ съ требованіемъ о закрытіи порто-франко, въ 1886 г., на второмъ Хабаровскомъ съѣздѣ, какъ мы уже видѣли, проектировалось

для китайской торговли, кромѣ чая, сдѣлать полное исключеніе, въ видахъ желательности развитія будущихъ нашихъ торговыхъ связей съ Китаемъ... Вмѣстѣ съ тѣмъ, когда около года тому назадъ со стороны мѣстнаго купечества возникло ходатайство объ охранѣ русской торговли отъ китайскаго захвата, то такое ходатайство встрѣчено было обществомъ вполнѣ враждебно, въ силу того только соображенія, что китайская конкурренція оказываетъ весьма „благотворное“ вліяніе на пониженіе мѣстныхъ цѣнъ!.. Очевидно, общество, возстававшее противъ подобной конкурренціи иностранцевъ европейцевъ въ вопросѣ о порто-франко и рядомъ-же съ этимъ выступавшее на защиту такой-же торговой конкурренціи китайцевъ,—противорѣча самому себѣ, не вдумалось въ данные вопросы и рѣшило ихъ сплеча, не пытаясь подвергнуть ихъ даже малѣйшему анализу.

Попробуемъ распутать этотъ завязавшійся новый гордіевъ узелъ.

Протесты противъ наплыва къ намъ китайскаго рабочаго люда и заполненія имъ всѣхъ промысловъ и ремеслъ, равно какъ и противъ свободы китайской колонизаціи — раздавались уже давно. Полнѣе всего протесты эти были формулированы покойнымъ Крестовскимъ въ его „Памятной запискѣ“, составленной въ бытность его здѣсь на эскадрѣ адмирала Лесовскаго въ 1880 г.; но какъ составленное слишкомъ поспѣшно, безъ достаточнаго личнаго знакомства съ краемъ, по однимъ лишь разспроснымъ и не рѣдко преувеличеннымъ свѣдѣніямъ, описаніе это слишкомъ сгустило темныя краски и явилось скорѣе „обвинительнымъ актомъ“, чѣмъ спокойнымъ и безпристрастнымъ изслѣдованіемъ. Подъ перомъ г. Крестовскаго китайское населеніе края оказывалось какою-то общею многотысячною шайкою разбойниковъ, хищниковъ, разоряющихъ естественныя богатства края и вносящихъ своею распущенностью, опекурениемъ, азартными играми и пр.—полную деморализацію въ среду русскаго элемента. За манзами не оставлялось ни одной свѣтлой черты: въ жизнь края они вносили только одно зло, и нравственное, и экономическое, и политическое, плодили безправіе,—словомъ, являлись такимъ отбросомъ, противъ котораго нужны были самыя крутыя мѣры, и чѣмъ скорѣе избавился-бы край отъ такого элемента, тѣмъ было-бы лучше. Указывалось, между прочимъ, и на то, что въ случаѣ войны съ Китаемъ, мѣстные манзы явятся готовымъ уже авангардомъ китайской арміи и первые внесутъ въ наши предѣлы грабежъ и разореніе.

Во всемъ этомъ, повторяемъ, было много лишняго и преувеличеннаго. Край, несомнѣнно, еще сильно нуждался и еще нуждается въ китайской рабочей силѣ; сила эта, въ многоразличныхъ результатахъ созидательнаго ея труда, стоила для края, конечно, несравненно *дороже* тѣхъ „денегъ“, которыя уносились отсюда на родину рабочими. Вмѣстѣ съ тѣмъ и большинство китайцевъ не имѣло, разумѣется, ничего общаго съ тѣми немногочисленными отщепенцами изъ ихъ же среды, которые выставлялись на видъ въ этомъ случаѣ. Наконецъ самое хищничество въ области промысловъ далеко не чуждо было и самому русскому населенію, какъ естественное слѣдствіе недостатка тогдашняго надзора и общаго неустройства въ хозяйствѣ, такъ что приписывать все зло исключительно самимъ китайцамъ и видѣть въ нихъ единственную причину послѣдняго—было несправедливо. Съ другой-же стороны, въ силу исконной враждебности сибирскаго населенія къ инородцамъ и традиціонной привычки считать ихъ ниже себя, не допускать до себя, а ставить лишь объектомъ всевозможной эксплоатаціи, русское населеніе, не имѣвшее ни въ своемъ характерѣ, ни въ образѣ жизни и культурѣ ничего общаго съ китайцами, съ первыхъ-же дней своего появленія въ краѣ стало смотрѣть на манзъ, по простонародному выраженію, какъ на „тварь, не имѣющую даже души и стоящую отчасти даже внѣ закона. Различіе столь несходныхъ гражданскихъ традицій, религій, цивилизацій и характеровъ, какъ русскій и китайскій, всюду, во всѣхъ странахъ, сопровождалось самыми рѣзкими усложненіями и всюду съ ними приходилось считаться очень сильно. Не миновалъ ихъ, конечно, и Южно-Уссурійскій край, причемъ здѣсь положеніе усложнялось еще тѣмъ, что, будучи въ гражданскомъ смыслѣ чѣмъ-то полубесправнымъ, тотъ-же манза въ области экономической являлся господствующимъ или, по крайней мѣрѣ, далеко не занималъ подчиненнаго положенія. При такихъ условіяхъ, взгляды покойнаго Крестовскаго, страдавшіе чрезмѣрными крайностями, очевидно, могли внести во взаимныя отношенія русскихъ и китайцевъ еще большую смуту и путаницу, безусловно вредную въ воспитательномъ смыслѣ для самой только что зарождавшейся русской колонизаціи. Нужно было, поэтому, выяснить излишнія увлеченія, снять съ манзъ излишнія нареканія и показать, что они—такіе-же люди и имѣютъ такое-же право, какъ и всѣ, на покровительство законовъ, что они постольку-же равноправны, поскольку то допущено основными законами, а не произволомъ массы; короче, нужно было вывести манзу изъ ложнаго поло-

ленія какъ ради него самого, такъ и ради правильнаго теченія самой русской жизни.

Такимъ образомъ, рядомъ съ мнѣніями покойнаго Крестовскаго и его сторонниковъ, явились оппоненты этихъ мнѣній, и полемика въ печати стала довольно оживленною. Въ трудѣ Скальковскаго „Русская торговля въ Тихомъ океанѣ" (1883 г.) относительно манзъ высказываются уже несравненно болѣе умѣренные взгляды; авторъ признаетъ рѣзкія мѣры противъ нихъ излишними, но самый вопросъ считаетъ мудренымъ, тѣмъ болѣе, что положеніе манзъ продолжало оставаться все еще весьма неопредѣленнымъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ г. Скальковскій рѣшительно констатируетъ, что всѣ промыслы находятся въ рукахъ манзъ, что рабочая сила выходитъ изъ ихъ же среды; одинаковымъ образомъ онъ указываетъ, что манзы овладѣли всѣми ремеслами *[illegible]* и что вопросъ объ ихъ экономической конкурренціи представитъ не мало хлопотъ... Нѣсколько позже, въ 1886 г., на II Хабаровскомъ съѣздѣ снова велись горячіе дебаты за и противъ манзъ, причемъ опять-же „желтый вопросъ" разсматривался исключительно съ точки зрѣнія рабочей конкурренціи и промысловъ и со стороны политической. Съѣздомъ, однако-же, рѣшеніе было какъ-то скомкано:—манзы были признаны „безусловно вредными для края и въ политическомъ, и въ экономическомъ отношеніяхъ", но мотивы этого признанія далеко не были согласованы съ заключеніями, почему и казались отчасти натянутыми. Тѣмъ не менѣе, признавъ манзъ „вредными", но высказавъ, что съ этимъ пока приходится мириться безъ принятія крутыхъ мѣръ, съѣздъ все-таки, рядомъ съ нѣкоторыми стѣсненіями, призналъ необходимымъ дать и большія гарантіи общественному благоустройству манзовскаго населенія новой организаціей паспортной системы и учрежденіемъ китайскихъ общественныхъ управленій, вѣдающихъ въ опредѣленныхъ рамкахъ ихъ собственными дѣлами подъ контролемъ только полиціи. Какъ-никакъ, а это былъ уже крупный шагъ, ставившій китайское населеніе въ болѣе или менѣе опредѣленное положеніе и дававшій ему извѣстныя опоры съ большимъ успѣхомъ отстаивать свои права, интересы и положеніе. Вопросъ-же о торговой конкурренціи китайцевъ, какъ не имѣвшій тогда еще никакого серьезнаго значенія въ глазахъ съѣзда, при обсужденіи самого „желтаго вопроса" былъ совершенно игнорированъ, а въ вопросѣ о порто-франко, какъ уже сказано выше, рѣшенъ самимъ купечествомъ въ томъ смыслѣ, что съ наложеніемъ пошлинъ на

иностранные товары китайцамъ въ этомъ отношеніи должно быть сдѣлано льготное исключеніе.

Таковъ былъ первый фазисъ китайскаго вопроса въ Приамурскомъ краѣ,—тотъ фазисъ, когда вниманіе всѣхъ исключительно было обращено только на *массовый наплывъ* желтой расы, на ея *рабочую конкурренцію* и на то, чтобы, ограждаясь отъ послѣдней, вмѣстѣ съ тѣмъ все-таки *вывести и самихъ манзъ изъ ихъ полулегальнаго положенія* лучшимъ огражденіемъ ихъ законныхъ интересовъ во время пребыванія въ краѣ.

Усилія эти не остались безуспѣшными. Нынѣшній манза, болѣе или менѣе уже освоившійся съ мѣстною русскою жизнью, совсѣмъ не тотъ манза, какимъ онъ былъ въ 70-хъ и 80-хъ годахъ, когда ему приходилось отстаивать самую легальность своего существованія въ краѣ и свои общечеловѣческія права. Нынѣшній манза, упрочившійся экономически и политически въ мѣстной жизни, чувствуетъ себя „огражденнымъ“ не менѣе всякаго другого обывателя окраины, проявляетъ полную свободу дѣйствій и вполнѣ увѣренно сознаетъ свое право на защиту, которое осуществляетъ практически предъ судомъ и администраціей сплошь и рядомъ даже съ большей энергіей и значительно чаще, нежели коренное русское населеніе. Городской манза, въ особенности, почувствовалъ подъ ногами прочную почву и укрѣпляется на ней все больше и больше—и въ качествѣ признанной экономической силы, и въ качествѣ легальнаго гражданскаго элемента окраины, полноправнаго со всѣми остальными иностранцами. Манзу уже нѣтъ надобности, въ *особенности*, защищать отъ произвола или насилія: онъ самъ знаетъ пути къ отстаиванію своего права, и въ своемъ собственномъ обществѣ имѣетъ сильную поддержку, если таковая потребуется. Самые административные взгляды на манзъ существенно измѣнились: въ 1880 г. манзы открыто были признаны „вредными въ политическомъ и экономическомъ отношеніяхъ и лишь терпимыми до поры до времени“; въ настоящее же время административные взгляды признаютъ манзъ, съ ихъ конкурренціей, вполнѣ безопасными и не видятъ никакой надобности идти дальше существующихъ ограниченій, а въ области торговли отрицаютъ также всякую регламентацію. Рядомъ съ этимъ само общество относится къ „желтому вопросу“ или вполнѣ апатично, или-же явно становится на сторону *полезности китайской конкурренціи*, особенно въ торговлѣ. Словомъ, окраина, видимо, уже вполнѣ сжилась съ манзами, свыклась съ мыслью о полезности ихъ пребыванія въ русской средѣ, пріучилась смотрѣть на нихъ, какъ на полноправныхъ

граждан—и, цѣня лишь наличныя полезныя стороны манзовскаго присутствія, привыкло брать только „настоящее", совершенно отворачиваясь отъ „будущаго". Какъ въ прежнее время на „желтомъ вопросѣ" чрезмѣрно сгущались темныя краски и выводилось мнѣніе о „вредѣ" манзъ для русской колонизаціи, такъ теперь, напротивъ, въ томъ-же самомъ вопросѣ господствуетъ оптимизмъ воззрѣній и въ дѣятельности манзъ, по преимуществу, усматриваются лишь свѣтлыя стороны.

Очевидно, изъ одной крайности попали въ другую крайность, забывъ все прошлое здѣшней колонизаціи, весь опытъ другихъ странъ и колоній и всѣ тѣ пертурбаціи, которыя происходили и продолжаютъ происходить на глазахъ мѣстнаго населенія, къ сожалѣнію, усыпившаго свою прежнюю чуткость въ этомъ отношеніи. Такой переломъ въ воззрѣніяхъ общества вполнѣ, впрочемъ, понятенъ. Окраина, въ лицѣ своей интеллигенціи, въ силу лишь случайныхъ и только временныхъ взаимныхъ связей, никогда не представляла чего-либо устойчиваго, а тѣмъ болѣе въ настоящее время, когда, за прекращеніемъ льготъ и привиллегій, представители этой интеллигенціи чрезъ 3—5 лѣтъ усиленно стремятся покинуть край, не дающій имъ ничего кромѣ лишеній. Теперь больше, чѣмъ когда-либо, интеллигенція окраины представляетъ нѣчто безформенное, расползающееся и безпрерывно замѣняющее свои отжившія частицы новыми, но столько-же недолговѣчными и чуждыми краю, не пускающими даже самыхъ слабыхъ корней въ его почву. Общество безпрерывно хоронитъ своихъ „живыхъ покойниковъ", въ лицѣ бѣгущихъ отсюда сочленовъ, и столь-же часто привѣтствуетъ своихъ новыхъ мотыльковъ, которые летятъ на огонь, чтобы, подобно первымъ, обжечь свои крылья. Весь край—это какой-то огромный постоялый дворъ, почтовая станція, на которой звенятъ одновременно колокольчики прибывающихъ и отбывающихъ троекъ, ведутся отрывочные перекрестные разговоры случайныхъ знакомцевъ, бросаются разнообразные рецепты отъ зубной боли, отъ горячихъ припарокъ до ледяной воды включительно, наскоро составляются мнѣнія и также скоро отбрасываются, какъ негодныя, даже безъ провѣрки, а лишь потому, что случайный голосъ оказался громче другихъ... Какой-же „устойчивости" можно ожидать отъ такого „общественнаго" мнѣнія, совершенно неустойчиваго по самому своему составу и характеру,—и какой „опытъ", какія „традиціи прошлаго", „поучительность минувшаго" и „всесторонность критерія" могутъ *сохраниться* въ этой подвижной, какъ ртуть, и расползающейся во всѣ стороны средѣ мѣстнаго общества?..

Да, наконецъ, и примитивное положение окраины, ея только что зарождающаяся жизнь, полная пробѣловъ, контрастовъ и неожиданностей, не могутъ, конечно, способствовать прочному установленію тѣхъ или другихъ опредѣленныхъ воззрѣній, а напротивъ содѣйствуютъ только еще большей ихъ шаткости и легковѣсности. „Я временный гость“—вотъ что отчетливо слышится въ общественномъ мнѣніи и что залегаетъ въ основу всякихъ сужденій... „Гость“ же можетъ быть очень любезенъ, „гость„ можетъ быть очень свѣдущъ,—но участіе его въ интимной жизни хозяина съ его семьею исчерпывается обыкновенно только одними общими фразами. Таково-же и участіе въ жизни окраины со стороны его неустойчивой интеллигенціи.

Необходимо, однако-же, шире взглянуть на дѣло, необходимо мѣстный „желтый вопросъ“ поставить на подобающее ему мѣсто.

Со времени второго Хабаровскаго съѣзда (1886 г.) минуло всего только 10 лѣтъ, но и этого періода вполнѣ достаточно, чтобы внимательный наблюдатель, слѣдившій за развитіемъ мѣстной экономической жизни, могъ увидѣть, какое огромное и безпрерывно возрастающее участіе въ ней начинаютъ пріобрѣтать китайцы въ тѣхъ районахъ, гдѣ они основали свою дѣятельность.

Главнымъ райономъ въ этомъ отношеніи является, конечно, Южно-Уссурійскій край, сдѣлавшійся со времени его присоединенія въ 1860 г. фактически колоніей китайцевъ. Въ смыслѣ земледѣльцевъ, охотниковъ и промышленниковъ китайскіе колонисты начали вытѣсняться отсюда только съ средины 80-хъ годовъ, при покойномъ генералъ-губернаторѣ баронѣ А. Н. Корфѣ, когда земельныя угодья понадобились для развитія русскаго переселенія въ противовѣсъ, именно, подавляющему господству въ краѣ китайскаго элемента. Передъ тѣмъ китайскаго населенія въ указанномъ районѣ было не менѣе 20.000 душъ, *исключительно мужского пола* и, за ничтожнымъ исключеніемъ, *рабочаго возраста*, тогда какъ численность русскаго элемента (безъ войскъ), съ женами и дѣтьми едва лишь достигала половины указанной цифры (около средины 80-хъ годовъ). Если считать, въ среднемъ, составъ русской семьи въ 5 душъ (таковы мѣстныя цифры) и изъ нихъ въ каждой 1½ взрослыхъ работника мужского пола, то выйдетъ, что приблизительно на 3.000 душъ русскаго рабочаго населенія (мужского) приходилось не менѣе 20.000 душъ китайскаго, или въ 7 разъ болѣе! Это наглядно показываетъ, насколько великъ былъ перевѣсъ китайцевъ въ смыслѣ трудовой и произ-

водительной силы и насколько свободнѣе могли они заполнять своимъ предложеніемъ мѣстныя потребности.

Судя по офиціальнымъ цифрамъ 1893 г., болѣе или менѣе постояннаго китайскаго населенія во всей Приморской области въ настоящее время считается 8.275 душъ, расположенныхъ опять-таки, главнымъ образомъ, въ Южно-Уссурійскомъ краѣ, затѣмъ 4.170 душъ въ Амурской области, преимущественно у Благовѣщенска, и 321 чел. въ Забайкальѣ. Желѣзнодорожные рабочіе, отъ 8 до 10 тысячъ душъ, какъ элементъ временной, въ эти подсчеты не входятъ. Такимъ образомъ, первое впечатлѣніе получается такое, что къ настоящему времени численность китайцевъ въ Южно-Уссурійскомъ краѣ — районѣ ихъ главной дѣятельности — понизилась приблизительно втрое. Но рядомъ съ этимъ мы видимъ усиливающееся распространеніе торговыхъ китайцевъ, кромѣ Владивостока, въ другихъ городахъ: Никольскѣ, Хабаровскѣ и Благовѣщенскѣ, равно какъ въ русскихъ селеніяхъ по всему протяженію, гдѣ торговля сколько-нибудь представляетъ интереса, не говоря уже объ эксплоатаціи инородцевъ аборигеновъ и тайномъ производствѣ и сбытѣ запрещеннаго ханшина (китайской водки). Съ другой стороны, если свободное сельское русское населеніе Приамурской области (или, вѣрнѣе, Южно-Уссурійскаго края) къ 1894 г. почти утроилось (53.932 ч.), благодаря крестьянскому переселенію, то все-таки, въ общемъ итогѣ, численность его взрослыхъ работниковъ мужского пола лишь немногимъ (до 1½ раза) превышаетъ численность болѣе или менѣе осѣдлаго китайскаго люда, а съ ежегоднымъ притокомъ послѣдняго на лѣтніе заработки (помимо желѣзной дороги) — остается даже меньше. Къ тому-же русское населеніе, садящееся исключительно на землю, требующую усиленнаго труда и разработки нови, не только, конечно, не можетъ выдѣлять свободныхъ рукъ, но само еще нуждается въ наймѣ послѣднихъ. Поэтому въ Южно-Уссурійскомъ краѣ всѣ мастерства попрежнему продолжаютъ заполняться китайцами, а чернорабочій трудъ корейцами и отчасти тѣми-же китайцами, особенно въ качествѣ домашней прислуги, сторожей, посыльныхъ и пр.

Такое господствующее положеніе китайцевъ въ области труда обусловливается дешевизною ихъ найма, его легкостью, затѣмъ трезвостью и исполнительностью самихъ работниковъ. Если, съ другой стороны, въ области ремеслъ трудъ китайцевъ менѣе производителенъ сравнительно съ русскимъ, то это, въ среднемъ, уравновѣшивается, при наличномъ составѣ русскаго

рабочаго контингента, отсутствіемъ почти всякихъ праздниковъ у китайцевъ, что дѣлаетъ ихъ *рабочій годъ* почти на 40 дней длиннѣе русскаго, главное-же отсутствіемъ прогуловъ и безусловною легкостью найма какого угодно числа рабочихъ китайцевъ. Кромѣ того, при массѣ готовыхъ китайскихъ подрядчиковъ, группирующихъ около себя различныя артели, для которыхъ такой „подрядчикъ" является лишь *коммиссіонеромъ*, получающимъ съ рабочихъ только извѣстный, сравнительно небольшой, *процентъ*, здѣсь нѣтъ ни одной такой артели изъ русскихъ — и, слѣдовательно, отдѣльный предприниматель, если-бы онъ пожелалъ имѣть исключительно русскихъ людей, долженъ былъ-бы обращаться только къ случайному элементу, на прочность котораго, при крайней трудности замѣны, разсчитывать, конечно, не могъ-бы никоимъ образомъ. Въ итогѣ, какъ видимъ, всѣ условія для русскаго рабочаго, въ смыслѣ подысканія работы, складываются, благодаря давленію китайцевъ, самымъ роковымъ образомъ, и во всѣхъ мѣстныхъ предпріятіяхъ, во всѣхъ житейскихъ потребностяхъ, послѣдніе становятся на мѣсто первыхъ. Сами русскіе ремесленники работаютъ при помощи тѣхъ-же китайцевъ и, обучая ихъ ремеслу или мастерству, все больше и больше плодятъ своихъ будущихъ конкуррентовъ, передъ которыми, рано или поздно, должны будутъ отступить по неравенству потребностей и обстановки. Подъ давленіемъ того-же китайскаго труда самый контингентъ русскаго рабочаго и ремесленнаго люда формируется изъ весьма неудовлетворительныхъ элементовъ, изъ людей случайныхъ и непрочныхъ, такъ какъ все болѣе лучшее, встрѣчая непреодолимую стѣну китайской конкурренціи, не проявляетъ почти никакого желанія остаться въ краѣ. Вотъ почему и широкія надежды на образованіе въ Южно-Уссурійскомъ краѣ русскаго рабочаго и ремесленнаго контингента изъ безсрочно отпускныхъ нижнихъ чиновъ до сихъ поръ не оправдываются. Въ прошломъ году, напр., такіе рабочіе, уволенные съ желѣзной дороги за прибытіемъ спеціальнаго батальона, положительно бѣдствовали и отправлены были нынѣшнею весною въ Одессу въ самомъ плачевномъ видѣ, послѣ долгой зимней голодовки во Владивостокѣ. Съ наплывомъ китайцевъ въ Хабаровскъ, Благовѣщенскъ или на золотые пріиски—тамъ повторится, конечно, таже исторія—и явленіе сдѣлается повсемѣстнымъ. Въ настоящее время небольшія группы русскихъ чернорабочихъ можно встрѣтить еще въ деревняхъ, въ качествѣ наемныхъ батраковъ, но это люди безъ всякаго будущаго, такъ какъ, не имѣя средствъ, они, несмотря на свободныя земли, никогда не могутъ обра-

титься безъ посторонней помощи въ самостоятельныхъ хозяевъ, особенно въ некультурной еще странѣ. Притомъ-же и въ деревняхъ они все болѣе и болѣе стѣсняются корейскими рабочими. Все, чего, при настоящемъ господствующемъ положеніи китайцевъ, можно ожидать отъ запасныхъ чиновъ, остающихся въ краѣ, это то, что нѣкоторая часть ихъ, въ качествѣ переселенцевъ, осядетъ на землю и займется хозяйствомъ; большинство-же, которому такая перспектива окажется недоступною, испытавъ непрочность своего положенія въ области наемнаго труда, попрежнему будетъ покидать край въ теченіе лѣтняго рока, сознавая безсиліе своихъ разрозненныхъ единицъ предъ китайскою сплоченностью и самопомощью.

Другая область, въ которой вліяніе китайскаго элемента сказывается съ не меньшею, если не большею силою, это *торговля*. На второмъ Хабаровскомъ съѣздѣ въ 1886 г., какъ уже замѣчено, торговому вліянію китайцевъ не придавалось никакого значенія. Само русское купечество, встрѣчавшее пока конкуренцію, главнымъ образомъ, только со стороны иностранцевъ европейцевъ, ходатайствовало даже, рядомъ съ просьбами объ уничтоженіи приамурскаго порто-франко, чтобы для китайскихъ товаровъ сохраненъ былъ *беспошлинный ввозъ*,—настолько китайской конкурренціи не придавалось въ то время значенія.

Но прошло послѣ того какихъ-нибудь 7 *лѣтъ* и въ 1893 году, вслѣдствіе ходатайства главнѣйшихъ мѣстныхъ фирмъ, не исключая русскихъ, военнымъ губернаторомъ Приморской области назначается специальная коммисія „для обсужденія мѣръ противъ возрастающей конкурренціи китайцевъ съ русскими"!

Современное положеніе вопроса о китайской торговлѣ въ Южно-Уссурійскомъ краѣ вполнѣ обрисовывается въ заключеніи названной коммисіи, представленномъ 20 декабря 1893 г. Приводимъ это заключеніе, въ его существенныхъ чертахъ, по тѣмъ вопросамъ, какіе ей были предложены на обсужденіе.

1) Какое соотношеніе существуетъ между количествомъ китайскихъ и другихъ торгующихъ, а равно оборотами ихъ торговыхъ операцій?

Что касается первой части вопроса, то нижеслѣдующая таблица, составленная на основаніи данныхъ, полученныхъ изъ Владивостокской городской управы, даетъ ясный отвѣтъ: (стр. 78).

Тутъ сразу бросается въ глаза полное отсутствіе китайскихъ торговцевъ, платящихъ первую гильдію, хотя по оборотамъ своимъ не мало китайскихъ фирмъ должно-бы платить за нее. Далѣе мы видимъ, что между второгильдейскими торговцами

Таблица выданныхъ управою свидѣтельствъ:

[illegible]	1890.		1891.		1892.		1893.	
Кому выдано.	Китайск.	Русск. и друг.	Китайск.	Русск. и друг.	Китайск.	Русск. и друг.	Китайск.	Русск. и друг.
Свидѣтельствъ 1-й гильдіи..	—	7	—	14	—	13	—	9
„ 2-й „ ..	133	151	141	178	211	205	139	115
„ на мелочной торгъ	83	58	110	56	117	55	100	87
„ промыслов...	24	20	31	16	35	24	33	25
„ развозныхъ..	14	3	38	9	32	17	34	22
„ разносныхъ..	138	12	117	5	216	6	301	6

въ 1890 и 1891 годахъ преобладаетъ еще русскій элементъ, но съ 1892 года китайцы берутъ верхъ. То-же самое замѣчается и по всѣмъ другимъ отраслямъ торговли, вездѣ китайцы составляютъ главный контингентъ и численностью превосходятъ не только количество русскихъ торговцевъ, но и всѣхъ другихъ, вмѣстѣ взятыхъ.

Относительно второй части вопроса слѣдуетъ указать на то, что, на основаніи статистическихъ данныхъ, за послѣднее трехлѣтіе изъ китайскихъ, японскихъ и корейскихъ портовъ было привезено сюда товаровъ:

Въ 1890 г.	7.700 тоннъ	или	477.400 пуд.
„ 1891 „	9.050 „	„	561.100 „
„ 1892 „	15.300 „	„	948.600 „
„ 1893 „	18.385 „	„	1.139.870

Кромѣ того здѣшними китайцами было получено изъ Россіи (Одессы):

Въ 1891 г.	46 тоннъ	или	2.852 пуд.
„ 1892 „	707 „	„	43.834 „
„ 1893 „	1.029 „	„	63.798 „

Отсюда видно, что обороты китайцевъ, во всякомъ случаѣ, достигаютъ громадныхъ, съ каждымъ годомъ возрастающихъ размѣровъ; точно-же опредѣлить сумму этихъ оборотовъ положи-

тельно невозможно, такъ какъ у самихъ китайцевъ, конечно, нельзя добиться сообщенія какихъ-либо цифровыхъ данныхъ, касающихся ихъ торговыхъ операцій, и поэтому всѣ разсужденія на эту тему будутъ болѣе или менѣе гадательны. Зная однако, что китайцы не оставляютъ здѣсь своихъ капиталовъ, а всѣ деньги высылаютъ на родину, мы по суммѣ сдѣланныхъ китайцами переводовъ можемъ составить себѣ приблизительно вѣрное понятіе объ общемъ торговомъ оборотѣ здѣшнихъ китайцевъ.

По наведеннымъ справкамъ оказывается, что китайскими торговцами было переведено черезъ посредство:

	О. Линдгольмъ К°.	М. Шевелевъ К°.	Хагемейеръ.	Кунстъ Альберсъ.	ВСЕГО.
					С. Р.
Въ 1889 г. . .	218.361	839.721	173.100	348.220	1.579.675
„ 1890 „ . .	154.381	283.322	628.500	602.304	1.668.507
„ 1891 „ . .	—	714.758	993.900	805.260	2.513.918
„ 1892 „ . .	—	1.583.794	1.342.600	895.625	3.822.019
„ 1893 „ . .	—	1.381.368	1.215.360	1.413.500	4.010.228

Если принять еще въ разсчетъ, что сюда ежегодно привозится до 400.000 долларовъ серебряною монетою, которые почти исключительно покупались китайцами, и что здѣшніе китайскіе торговцы ведутъ довольно обширную экспортную торговлю морской капустой, трепангами, пантами, жень-шенемъ и пр., что въ сущности также идетъ на уплату получаемыхъ китайцами изъ Шанхая и другихъ мѣстъ товаровъ, то мы съ вѣроятною точностью можемъ опредѣлить общую сумму оборотовъ здѣшнихъ китайскихъ фирмъ за 1893 г. въ 6.000.000 рублей.

Но чѣмъ обусловливается успѣхъ китайской конкурренціи въ торговлѣ, если отчасти меньшими накладными расходами, то спрашивается, разумѣется, не для подтвержденія этого цифровыя данныя?

Успѣхъ китайской торговли зависитъ отъ многихъ причинъ, между которыми природныя коммерческія способности китайцевъ, ихъ хитрость, назойливость и пронырливость занимаютъ не последнее мѣсто. Далѣе, житейскія требованія китайцевъ, вслѣдствіе извѣстной невзыскательности послѣднихъ, весьма ограничены и расходы поэтому незначительны; кромѣ этого китайцы ведутъ свои торговыя предпріятія на товарищескихъ началахъ

такъ какъ почти всѣ здѣшніе китайскіе торговцы суть довѣренные или члены двухъ, трехъ большихъ фирмъ въ Китаѣ, и этимъ также отчасти обусловливаются успѣшность и сила здѣшней китайской торговли, противъ которыхъ бороться отдѣльныя русскія фирмы почти не въ состояніи. Но самымъ вѣскимъ факторомъ въ данномъ вопросѣ является, безъ сомнѣнія, то обстоятельство, что торговые расходы китайцевъ значительно меньше накладныхъ расходовъ русскихъ фирмъ и торговцевъ. Съ точностью опредѣлить процентное отношеніе между суммой оборота и расходовъ китайскихъ фирмъ, конечно, невозможно, но на основаніи записки купца Бринера, близко знакомаго съ условіями китайской торговли и являющагося въ данномъ вопросѣ лицомъ вполнѣ компетентнымъ, коммисія пришла къ заключенію, что торговые расходы самыхъ крупныхъ китайскихъ фирмъ ни въ какомъ случаѣ не превышаютъ 8% съ суммы оборота, между тѣмъ какъ у главныхъ русскихъ фирмъ эти расходы составляютъ отъ 14 до 18%.

Изъ всего сказаннаго вытекаетъ, что въ то время, какъ китайскій торговецъ продаетъ свои товары съ накидкою, скажемъ 10%, русскій долженъ при томъ-же накладномъ расходѣ торговать безъ пользы.

III) „Можетъ-ли и при какихъ условіяхъ успѣшно бороться съ китайскою торговлею торговля русскихъ“?

Не подлежитъ никакому сомнѣнію, что русская торговля могла-бы успѣшно бороться съ китайской, если-бы только внѣшнія условія были одинаковы, такъ какъ ясно, что русскій потребитель и вообще мѣстный обыватель при существованіи одинаковыхъ цѣнъ, предпочтутъ покупать нужные имъ товары въ русскомъ магазинѣ, зная, что могутъ положиться на солидность фирмы, и не боясь быть введенными въ обманъ разными ловкими продѣлками, практикующимися иногда у китайцевъ. Но для того, чтобы дать возможность русскому торговцу продавать свои товары не дороже, чѣмъ въ китайскихъ магазинахъ, слѣдовало-бы первымъ долгомъ, уравнять накладные расходы, предоставляя русскимъ или особыя льготы, или-же облагая китайцевъ какими-либо налогами въ соотвѣтствующемъ размѣрѣ.

IV) „Нужны-ли въ интересахъ развитія русской торговли какія-либо мѣропріятія противъ китайской торговли, если нужны, то въ чемъ эти мѣропріятія должны заключаться“?

По мнѣнію коммисіи, въ интересахъ развитія русской торговли не только желательно,—но прямо необходимо, принятіе соотвѣтствующихъ ограничительныхъ противъ китайской тор-

говли мѣръ, иначе съ достовѣрностью можно предсказать, что въ ближайшемъ будущемъ китайцы завладѣютъ всею мѣстною торговлею и окончательно вытѣснятъ мелкаго русскаго торговца, а тогда уже будетъ, если не поздно, то въ наилучшемъ случаѣ значительно труднѣе бороться съ этимъ зломъ.

Въ концѣ приведеннаго заключенія коммисія указываетъ рядъ мѣръ, при помощи которыхъ можно было-бы ослабить подавляющую конкурренцію китайской торговли. Коммисія признала необходимымъ для защиты русской торговли разрѣшеніе китайскимъ купцамъ торговли только товарами исключительно китайскаго производства, безъ права китайскимъ купцамъ вступать въ компаніи съ русскими или продавать европейскіе товары чрезъ посредство русскихъ коммисіонеровъ или агентовъ, притомъ съ полнымъ запрещеніемъ всякой китайской торговли въ деревняхъ и селахъ, равно какъ и полное запрещеніе имъ-же развозной и разносной торговли въ городахъ, кромѣ съѣстныхъ продуктовъ. Въ видѣ опыта, до принятія упомянутыхъ радикальныхъ мѣръ, коммисія просила обложить китайцевъ 5 или 10% сборомъ съ оборота торговли и воспретить китайскую торговлю внѣ Владивостока, въ деревняхъ и селахъ Южно-Уссурійскаго края. Гарантіей-же къ тому, что русскіе купцы не повысятъ своихъ цѣнъ въ ущербъ населенію края, коммисія предлагала обязать мѣстное купечество Владивостока продавать такіе товары, какъ масло, сахаръ, мыло, табакъ, свѣчи, хлопчато-бумажную мануфактуру и др. съ надбавкою не выше 5% противъ цѣнъ Европейской Россіи, кромѣ наложенія на нихъ расходовъ по доставкѣ (фрахтъ по тарифу Добр. Флота, страховка $1^{1}/_{4}$%, нагрузка 3 коп. съ пудо-фута, выгрузка и городскіе сборы 4 коп. съ пудо-фута, процентъ на капиталъ 6% годовыхъ и 2% коммисіонныхъ.

Можно возражать противъ чрезмѣрности выставленныхъ требованій или неудобства ихъ примѣненія (хотя и то и другое, въ сущности, необходимо), но нельзя не согласиться, что самый фактъ такого ходатайства и суровость рекомендованныхъ противъ китайскихъ купцовъ мѣропріятій наглядно характеризуютъ, рядомъ съ предшествующими указаніями, то затруднительное положеніе, въ какомъ чувствуетъ уже себя русская торговля, всего 7 лѣтъ тому назадъ не обращавшая никакого вниманія на китайцевъ. Прибавимъ къ этому, что, незадолго предъ ходатайствомъ крупнаго купечества, съ подобными-же ходатайствами противъ китайцевъ обращались къ мѣстной власти мелкіе базарные торговцы, одинаково сдавленные китайской конкурренціей и сплоченностью.

За этотъ періодъ ростъ китайской торговли, сравнительно съ остальною, выражается слѣдующими цифрами ввоза и оборотовъ [1].

Китайская торговля.			Остальная торговля.	
1886 г.	1.180.000 руб.	26%	3.352.000 руб.	74%
1887 „	970.000 „	16%	5.106.000 „	84%
1888 „	733.000 „	14%	4.312.000 „	86%
1889 „	1.255.000 „	22%	3.451.544 „	78%
Среднее...	1.034.500 руб.	19½%	4.055.388 руб.	80½%

Въ послѣднее-же время, судя по переводу денегъ чрезъ казначейство (цифръ стоимости ввоза не имѣется), относительные размѣры китайской и остальной торговли были слѣдующие:

Переводъ денегъ китайцами.			Переводъ денегъ остальными.	
Въ 1889 г.	1.579.675 руб.	25%	4.439.950 руб.	75%
„ 1890 „	1.668.507 „	26%	4.811.113 „	74%
„ 1891 „	2.513.918 „	28%	6.257.780 „	72%
„ 1892 „	3.822.019 „	30%	8.997.540 „	70%
„ 1893 „	4.010.228 „	29%	10.207.364 „	71%
Среднее....	2.718.875 руб.	27½%	6.942.549 руб.	72½%

Такимъ образомъ мы дѣйствительно видимъ, что торговля китайцевъ безпрерывно растетъ и за послѣднее время, какъ въ абсолютной величинѣ, такъ и въ процентномъ отношении достигаетъ весьма солидной цифры. Цифра эта, кромѣ того, ниже дѣйстви-

[1]) См. прежнія таблицы.

тельной, потому что въ нее не введены 400.000 долларовъ серебряной монеты, привозимой сюда почти исключительно китайцами: съ другой-же стороны, нужно замѣтить, что въ русскихъ и европейскихъ переводахъ чрезъ казначейства не менѣе 500.000 р. принадлежатъ частнымъ лицамъ и не входятъ въ торговые обороты. Такимъ образомъ образуется еще около милліона рублей въ пользу китайской торговли и съ такою поправкою на долю ея смѣло можно отнести *третью часть всего вложеннаго, какъ оборота по году!* Иначе говоря, за семилѣтіе 1886—1893 года китайская торговля. въ своихъ среднихъ цифрахъ, удвоилась, а въ крайнихъ, поднявшись съ 1 милліона рублей (1886—1889 гг.) до 4 милліоновъ (1892—1893 гг.),—даже *учетверилась.*

Еще характернѣе сказывается усиленное возрастаніе китайской торговли, если мы отъ далеко неполныхъ цифръ *стоимости* ихъ ввоза перейдемъ просто къ *количеству* получаемаго китайцами товара, которые въ этомъ отношеніи региструются гораздо тщательнѣе.

Оказывается, что количество привозимыхъ китайскими купцами товаровъ изъ китайскихъ, японскихъ и корейскихъ портовъ, начиная съ 1890 года, возрастало въ тоннахъ въ слѣдующей послѣдовательности:

Китайцами ввезено:

Годъ.	*Тоннъ.*	*Пудовъ.*
1890	7.700	477.400
1891	9.050	561.100
1892	15.300	948.600
1893	18.385	1.139.870
1894	20.300	1.258.600
1895	22.209	1.376.958

Кромѣ того, за тотъ-же періодъ времени китайскими купцами получено товаровъ изъ Европейской Россіи:

Годъ.	*Тоннъ.*	*Пудовъ.*
1891	46	2.852
1892	707	43.834
1893	1.029	63.798
1894	1.350	83.700
1895	1.735	107.570

Эти цифры, несравненно болѣе точныя и полныя, чѣмъ предшествующія, наглядно представляютъ страшный ростъ китайской

торговли, а, слѣдовательно и ея громадной конкурренціи, особенно въ области *массоваго* потребленія. Здѣсь открывается прямо, что *сбытъ* товаровъ китайскими купцами съ цифры въ *полмилліона пудовъ* въ 1890 году, *на протяженіи какихъ-нибудь пяти лѣтъ*, въ 1895 г. возвысился, въ общемъ, почти *до* $1\frac{1}{2}$ *милліоновъ* пудовъ, т. е. *утроился*—и это возрастаніе увеличивалось прогрессивно съ каждымъ годомъ, не только въ абсолютномъ объемѣ сбыта, но и въ самомъ его качественномъ содержаніи, постепенно присоединяя къ товарамъ восточныхъ рынковъ также и привозные товары изъ Европейской Россіи, что еще болѣе обостряетъ ихъ общую конкурренцію. Съ другой-же стороны, при взглядѣ на эти цифры, именно при сопоставленіи китайскаго ввоза въ 1890 г. и ихъ-же утроившагося ввоза въ 1895 г., становится вполнѣ понятнымъ, почему *семь лѣтъ* тому назадъ, на второмъ Хабаровскомъ съѣздѣ, русское купечество не придавало серьезнаго значенія китайской конкурренціи и почему то же самое купечество, очутившись лицомъ къ лицу съ громаднымъ наличнымъ ростомъ китайской торговли, поняло, наконецъ, какой могущественный соперникъ народился ему въ лицѣ этой *массы* торговыхъ китайцевъ, изъ которыхъ между тѣмъ ни одинъ въ отдѣльности, по внѣшнему виду торговли, не поражаетъ глазъ посторонняго наблюдателя ни размѣрами оборотовъ, ни внушительностью торговой обстановки и складовъ. Но именно китайская торговля и давитъ на всю остальную не единичными своими предпріятіями, а растущею ихъ массою и полною сплоченностью этой массы, при разрозненности и взаимной конкурренціи остальныхъ своихъ соперниковъ. Если допустить сравненіе, то китайскую торговлю съ полнымъ правомъ можно сравнить съ неудержимымъ дружнымъ напоромъ регулярныхъ батальоновъ на нестройныя, разрозненныя силы противниковъ, не довѣрявшихъ притомъ другъ другу и полагавшихъ въ своемъ заблужденіи, что пораженіе суждено только однимъ, но не коснется другихъ... Къ сожалѣнію, печальное заблужденіе раскрывается довольно поздно и тѣмъ труднѣе теперь выяснить положеніе, потому что общественное мнѣніе, не имѣющее, какъ уже сказано, прочныхъ корней въ мѣстной почвѣ, стоитъ, по своей близорукости, на сторонѣ китайцевъ.

Соображаясь со всѣми приведенными цифрами и заключеніями спеціальной коммиссіи, мы безусловно становимся на сторону выводимой ею цифры китайской торговли въ Южно-Уссурійскомъ краѣ не менѣе какъ въ 6 милліоновъ рублей.

При подобномъ ростѣ китайской торговли не удивительны тѣ опасенія и жалобы на китайскую конкурренцію, какія раз-

даются все сильнѣе и сильнѣе со стороны остального торговаго класса, на смѣну столь недавняго равнодушія къ китайскому ввозу. Жалобы эти станутъ еще понятнѣе, если укажемъ, что въ то время, когда русская и иностранная европейская торговля распредѣлена болѣе или менѣе равномѣрно по всему Южно-Уссурійскому краю, т. е. разбросана по большому району, китайская, въ главной своей массѣ, скучивается, главнымъ образомъ, во Владивостокѣ и, слѣдовательно, тѣмъ сильнѣе давитъ здѣсь на отдѣльныя предпріятія своихъ противниковъ.

Но оставимъ въ сторонѣ цифры. Всякій, въѣзжающій во Владивостокъ, сразу-же видитъ, что городъ на половину китайскій. Семь или восемь лѣтъ тому назадъ пріѣзжаго поражала только масса китайскаго люда на улицахъ и заполненіе китайскими рабочими всѣхъ отраслей дѣятельности. Тѣмъ не менѣе, китайскій элементъ, давившій своею численностью, казался, въ экономическомъ отношеніи, съ внѣшней стороны, элементомъ подчиненнымъ. Китайскіе кварталы выглядѣли нищенскими со своими жалкими лачугами, китайскія лавки встрѣчались рѣдко и имѣли скорѣе характеръ мелочной торговли. Въ настоящее время численность китайскаго рабочаго люда, особенно лѣтомъ, возрастаетъ еще болѣе. Но бывшіе жалкіе китайскіе кварталы совершенно преобразились: въ строительномъ отношеніи, застроенные массою каменныхъ зданій, они представляютъ положительно лучшую часть города, предъ которою отступаютъ не только его русскія слободки съ деревянными и глиняными мазанками, но даже самая центральная часть, гдѣ каменные дома все еще представляютъ большую рѣдкость. Противъ какого-нибудь десятка крупныхъ каменныхъ домовъ русскихъ обывателей, китайцы въ теченіи 7—8 лѣтъ успѣли соорудить цѣлые каменные кварталы и притомъ не на собственной, а частью на арендованной землѣ [1]). Китайскіе магазины, неказистые съ вида, но заваленные товарами въ своихъ пакгаузахъ, заполняютъ всю главную торговую часть города. Въ этихъ магазинахъ можно найти все необходимое для европейскаго потребленія, причемъ китайскія фирмы выписываютъ свои товары уже непосредственно изъ Европейской Россіи или изъ Европы, не говоря о Китаѣ и Японіи. Китайскія лавки давно уже раскинулись по всему городу.

[1]) До конца 80-хъ годовъ иностранцы имѣли право пріобрѣтать землю въ собственность; этимъ воспользовались и китайцы.

отъ одного конца его до другого. Не имѣя права пріобрѣтать землю въ собственность, китаецъ пользуется арендою и постепенно выстраиваетъ всюду свои помѣщенія, при посредствѣ которыхъ паутина его торговли, мелочной и невзыскательной, но страшно устойчивой и для него весьма доходной, все шире и шире охватываетъ главный портъ края, а изъ него постепенно пробирается дальше и дальше въ деревни и села. Крупный коммерсантъ, не китаецъ, сдавливается массою китайскихъ магазиновъ въ центрѣ торговаго движенія, мелкій обездоливается этими растущими справа и слѣва, спереди и сзади, какъ грибы послѣ дождя, лавченками, постепенно крѣпнущими и забирающими окружающій районъ въ свои руки. Короче, въ торговомъ отношеніи, какъ и въ области труда, китайскій элементъ на глазахъ у всѣхъ завоевываетъ все большее и большее поприще и на этотъ разъ начинаетъ господствовать уже не внѣшнимъ только образомъ, не одною многочисленностью, но и какъ элементъ, безусловно крѣпкій экономически, постепенно овладѣвающій и трудовымъ и товарнымъ рынками. За первыми толпами китайцевъ идутъ другія, за другими третьи и т. д., оставляя все большій и большій китайскій осадокъ на всей мѣстной практической дѣятельности.

Просмотрѣвшее первый ростъ своего китайскаго конкурента русское купечество имѣло потомъ прекрасный случай, сюрпризомъ для себя, убѣдиться въ китайской сплоченности и практической силѣ китайскаго торговаго класса во Владивостокѣ. Года два тому назадъ нѣсколько владивостокскихъ китайскихъ купцовъ остались недовольны дѣйствіями субсидированной японской пароходной компаніи „Ниппонъ Юзенъ-Кайша". Результатомъ недовольства явился взаимный договоръ всѣхъ мѣстныхъ китайскихъ купцовъ, подъ страхомъ тяжелаго штрафа за его нарушеніе, чтобы ни одного пуда китайскаго груза не посылалось на пароходахъ названной компаніи.

То, что сдѣлала китайская солидарность съ одною компаніей, она одинаково легко можетъ повторить съ другою или примѣнить аналогичный пріемъ въ другихъ отрасляхъ дѣятельности, въ томъ числѣ и въ торговлѣ. Нуженъ былъ только первый серьезный прецедентъ, чтобы не только другимъ показать экспромтомъ свою силу, но и самимъ провѣрить это на столь блестящемъ опытѣ.

Таково современное положеніе китайскаго вопроса на здѣшней окраинѣ. Вопросъ весьма серьезенъ и настолько уже на-

зрѣлъ, что оставлять его дальнѣйшее теченіе въ прежнемъ направленіи было-бы крупною ошибкою. Съ открытіемъ желѣзнодорожнаго пути это китайское вліяніе должно усилиться еще болѣе и тогда русская торговля и дѣятельность окажутся въ еще болѣе нежелательныхъ условіяхъ.

Необходимо послѣдствія предотвратить теперь-же, чтобы не быть застигнутыми врасплохъ.

VIII.

По оффиціальнымъ свѣдѣніямъ къ 1894 году населеніе Приамурскаго края состояло изъ 908.364 душъ обоего пола. Населеніе это распредѣлялось слѣдующимъ образомъ:

Области.	Русское: Городское.	Русское: Крестьянъ.	Русское: Казаковъ.	Русское: Поселенцевъ и каторжник.	Русское: Войскъ.	Иностранц. европейцевъ.	Азіатское: Китайцевъ и маньчж.	Азіатское: Корейцы.	Азіатское: Японцы.	Азіатское: Буряты, амурскіе инородцы и проч.	ИТОГО.
Забайкальск. . .	25.906	184.960	186.936	10.618	2.853	31	321	—	—	179.047	599.672
Амурская	25.251	40.795	21.585	—	1.605	193	20.272	—	—	3.000	112.501
Приморская . . .	22.330	53.932	7.040	3.911	23.172	244	8.275	16.711	684	35.577	171.876
Сахалинъ	405	6.892	—	13.267	1.493	50	—	—	—	2.008	24.115
Итого. .	73 892	286.579	215.561	36.996	29.123	468	28.868	16.711	684	219.632	908.364

Въ 1885 — 1886 г. населенія, по отчетамъ Хабаровскаго съѣзда, считалось 663.000 душъ, изъ нихъ 500.000 въ Забайкальѣ и 163.000 въ Приморской и Амурской областяхъ; теперь въ послѣднихъ двухъ областяхъ населенія (къ 1894 г.) числится 308.692 душъ, т. е. численность, благодаря колонизаціи, приросту населенія и усиленію обороны, почти *удвоилась*.

По оффиціальнымъ свѣдѣніямъ за 1894 годъ, по системѣ Амура плавали *55* пароходовъ и *73* баржи, съ грузоподъемною силою въ 932.000 пуд. За послѣдніе два года число пароходовъ возрасло еще, по меньшей мѣрѣ, на 25%, такъ что теперь число

пароходовъ и баржъ надо считать не менѣе *170*, а грузоподъемную ихъ силу до 1.500.000 пудовъ. Въ 1886 г. въ томъ-же районѣ считалось лишь 37 пароходовъ съ грузоподъемною силою (считая баржи) въ 480.000 пуд. Слѣдовательно, къ настоящему времени средства внутренняго транспорта развились *вдвое* противъ средины 80-хъ годовъ и, тѣмъ не менѣе, вслѣдствіе чрезвычайнаго роста грузовъ (главнымъ образомъ для постройки Забайкальской дороги) свыше 250.000 пудовъ груза въ нынѣшнюю навигацію 1896 г. осталось не вывезено изъ Николаевска вверхъ по Амуру. Ввиду такого усиленія транспортировки, въ послѣдніе два года на Амуръ доставлены въ разнообразномъ видѣ и собираются въ разныхъ мѣстахъ до 25 новыхъ пароходовъ.

Средства внѣшняго транспорта также сильно возросли: въ 1885 г. во Владивостокѣ въ приходѣ числилось 86 морскихъ судовъ съ 68.143 тоннъ регистровой вмѣстимости, въ 1895 г. ихъ было уже 171 съ 194.092 тоннъ регистровой вмѣстимости, т. е. и здѣсь средства транспортировки *утроились*. Въ текущую-же навигацію 1896 г. въ приходѣ судовъ по 31 октября было уже 227, а къ 1 января число это поднимется, вѣроятно, до 250 [1]).

Соотвѣтственно этому, приходъ морскихъ судовъ въ Николаевскъ съ 25—30, какъ было въ срединѣ 80-хъ годовъ, повысился до 42—45 въ навигацію 1893—1895 годовъ, и до 82 судовъ, съ 3 милліонами (около) пудовъ груза, въ навигацію нынѣшняго года. Самый *подъемъ* Николаевска, противъ того запустѣнія, какое замѣчалось въ немъ со времени переноса оттуда военнаго порта и продолжалось вплоть до послѣдняго времени, свидѣтельствуетъ наглядно, какъ быстро этотъ портъ, благодаря желѣзной дорогѣ и росту всей окраины, начинаетъ пріобрѣтать транзитное значеніе.

Наконецъ, самые рейсы Добровольнаго Флота съ 6—7, какъ было въ срединѣ 80-хъ годовъ, усилились до 21 къ настоящему времени, не говоря уже о томъ, что самая вмѣстимость новыхъ пароходовъ почти удвоилась.

Размѣры ввоза товаровъ въ край моремъ, въ *пудахъ*, за послѣднее время выражаются слѣдующими цифрами:

[1]) Эту выдающуюся цифру прихода надо, однако-же, считать исключительною, такъ какъ она зависитъ отъ *случайнаго* привоза грузовъ для постройки желѣзныхъ дорогъ и потому является элементомъ *временнымъ*.

ТОВАРЫ.	Ввозъ во Владивостокъ (въ пудахъ).			
	1892 г.	1893 г.	1894 г.	1895 г.
Русскихъ	1.079.444	2.610.682	3.025.688	5.419.360
Иностранныхъ	1.231.577	1.656.403	2.800.795	4.370.973
Итого...	2.311.021	4.267.085	5.826.483	9.790.333

ТОВАРЫ.	Ввозъ въ Николаевскъ (въ пудахъ).			
	1892 г.	1893 г.	1894 г.	1895 г.
Русскихъ	403.973	459.072	740.401	540.903
Иностранныхъ	386.212	551.451	659.162	1.027.655
Итого...	790.185	1.010.523	1.399.563	1.568.558

Сильное увеличение иностраннаго ввоза въ Николаевскъ въ 1895 г. объясняется доставкою въ указанномъ году нѣсколькихъ рѣчныхъ пароходовъ, въ разобранномъ видѣ, на морскихъ судахъ.

Въ числѣ груза въ Николаевскѣ показано *чая:* въ 1893 г.— 272.000 пудовъ и въ 1894 г.—372.371 пудовъ.

Такимъ образомъ, общій ввозъ товаровъ въ *оба порта* одновременно выражается:

Въ 1892 году	3.101.206	пудовъ.
„ 1893 „	5.277.608	„
„ 1894 „	7.226.046	„
„ 1895 „	11.358.891	„

Замѣтимъ, что теперь Владивостокъ и Николаевскъ уже въ полномъ смыслѣ слова являются *воротами* края, чрезъ которыя проникаютъ рѣшительно всѣ товары вплоть до Благовѣщенска.

Для сужденія о *характерѣ ввоза* моремъ при семъ прилагается подробный списокъ товаровъ, русскихъ и иностранныхъ, ввезен-

ныхъ во Владивостокъ и Николаевскъ въ 1894 и 1895 годахъ. (Прилож. №№ 1, 2, 3 и 4).

Быстро растущія цифры ввоза, поднимающияся съ 3 миллионовъ пудовъ въ 1892 г. до 11 миллионовъ пуд. въ 1895 г., т. е. *почти учетверяющіяся*, не даютъ, конечно, никакой возможности остановиться на какой-либо *характерной средней цифрѣ*, потому что она, *практически*, ровно ничего не выразитъ.

Цѣнность ввоза товаровъ моремъ во Владивостокъ и Николаевскъ за послѣднее время видна изъ слѣдующей таблицы:

ГОДЪ.	Цѣнность ввоза во Владивостокъ.				
	Русск. товар.	Число %	Иностр. товар.	Число %	ВСЕГО.
1894	5.798.866	70	2.496.639	30	8.295.505
1895	9.314.053	80	2.438.821	20	11.852.874

ГОДЪ.	Цѣнность ввоза въ Николаевскъ.				
	Русск. товар.	Число %	Иностр. товар.	Число %	ВСЕГО.
1894	—	—	—	—	7.153.143
1895	3.889.500	37	6.676.150	63	10.565.650

Напоминаемъ снова, что здѣсь сильное превышеніе въ Николаевскѣ иностраннаго ввоза противъ русскаго въ 1895 г., сравнительно со всѣми предшествующими, произошло лишь вслѣдствіе доставки въ указанномъ году нѣсколькихъ рѣчныхъ пароходовъ въ разобранномъ видѣ, въ качествѣ грузовъ. Во Владивостокѣ, напротивъ, огромный перевѣсъ въ цѣнности русскихъ товаровъ

надъ иностранными объясняется тѣмъ, что въ числѣ первыхъ въ 1894 г. показано *специальныхъ железнодорожныхъ грузовъ* Уссурійской и Забайкальской дорогъ на 3.251.010 руб. и въ 1895 г. такихъ же грузовъ на 6.029.822 руб.

Если исключимъ эти случайные грузы для постройки дороги, то во Владивостокѣ *нормальный* привозъ собственно *торговыхъ грузовъ* будетъ:

	Русскихъ.		Иностранныхъ.		Всего.
Въ 1894 г.	2.547.856 р.	% 50	2.496.630 р.	% 50	5.044.495 р.
„ 1895 „	3.284.230 „	% 57	2.438.821 „	% 43	5.723.051 „
Среднее	2.916.043 р.		2.467.225 р.		5.383.773 р.

Въ среднемъ, *годовой привозъ* въ 1894—1895 г., *по стоимости грузовъ*, для русскихъ товаровъ получается во Владивостокѣ въ 54%, а для иностранныхъ въ 46%.

Въ свою очередь, и въ Николаевскѣ, въ привозѣ иностранныхъ товаровъ за 1895 годъ вошло 1.075.200 рублей за одни привезенные для Амура пароходы въ разобранномъ видѣ, и на 3.285.000 руб. транзитнаго чая, такъ что собственно мѣстныхъ торговыхъ грузовъ за указанный годъ въ Николаевскѣ надо считать: русскихъ на 3.889.500 руб. или 60%, а иностранныхъ не свыше 2.500.000 р. [1]), или приблизительно около 40%.

При указанныхъ поправкахъ для Владивостока и Николаевска, *торговый привозъ* для мѣстныхъ потребностей въ оба названные порта, иначе говоря въ Приамурскій край за исключеніемъ транзитныхъ чаевъ на 3 милліона рублей, а затѣмъ желѣзнодорожныхъ грузовъ и привезенныхъ на Амуръ пароходовъ, выразится въ 1895 году общей суммой всего въ 12.100.000 рублей (въ круглыхъ цифрахъ).

Если сравнимъ эти цифры съ данными, относящимися къ срединѣ 80-хъ годовъ, то увидимъ, что размѣры ввоза за все десятилѣтіе *по цѣнности* возросли вдвое (средній годовой ввозъ товаровъ въ край для мѣстнаго потребленія за періодъ 1884—1885 г. былъ около 5.700.000 руб.).

При этомъ, изъ таблицы *попудного* ввоза, видимъ, что *русскіе* товары и *иностранные, по вѣсу,* входятъ въ оба порта, т. е. во весь Приамурскій край, въ слѣдующей пропорціи:

[1]) Небольшая часть чаевъ, до 200.000 руб., остается на Амурѣ.

ГОДЪ.	Русскіе.	Иностранные.
1892	50% (около)	50% (около)
1893	55%	45%
1894	52%	48%
1895	52%	48%
Среднее....	52%	48%

Въ этой таблицѣ показаны всѣ грузы, не исключая желѣзнодорожныхъ, а также чаевъ и привезенныхъ для Амура пароходовъ.

По *стоимости*-же этихъ товаровъ въ 1895 г. въ оба названные порта (за вычетомъ специальныхъ грузовъ постройки желѣзной дороги и доставленныхъ на Амуръ пароходовъ въ разобранномъ видѣ, а также транзитныхъ чаевъ) доставлено: *русскихъ* на 7.200.000 руб. или 60% и *иностранныхъ* на 4.900.000 руб. (около) или 40%, т. е. отношеніе еще болѣе благопріятное въ сторону русской торговли.

Въ срединѣ 80-хъ годовъ, какъ мы уже видѣли въ предшествующихъ главахъ, среднее отношеніе русскаго ввоза къ общему привозу товаровъ въ край выражалось, *по цѣнности*, $26\frac{1}{2}$%, а иностраннаго $73\frac{1}{2}$%; въ настоящее-же время (1895 г.) русскій ввозъ *по стоимости* составляетъ до 60%, а иностранный соотвѣтственно даетъ лишь около 40. Выходитъ, такимъ образомъ, что потребленіе русскихъ товаровъ поднялось съ $26\frac{1}{2}$% на 60%, т. е. расширилось на счетъ иностраннаго сбыта *болѣе, чѣмъ вдвое*, и русскіе товары вмѣсто *четвертой части рынка*, какъ было въ срединѣ 80-хъ годовъ, занимаютъ теперь уже свыше его половины (до 60%).

Главнѣйшее участіе въ такомъ прогрессивномъ ростѣ русскаго сбыта принимала, конечно, *не пошлина*, потому что наиболѣе распространенные здѣсь *иностранные* товары или *вовсе не обложены пошлиной* (желѣзо, стекло, посуда, краски, земледѣльческія орудія и др.), или-же они *еще въ срединѣ 80-хъ годовъ, когда пошлины не было* (ситцы, сахаръ и пр.), въ силу одного лишь *спроса именно на русскіе товары*, благодаря увеличившемуся *русскому* населенію въ видѣ *переселенцевъ и войскъ*, совершенно добровольно стали уступать свое мѣсто товарамъ русскимъ. Дѣйствительною причиною столь крупнаго расширенія сбыта въ краѣ русскихъ товаровъ, прежде всего, является именно послѣднее обстоятельство, такъ

какъ съ сильнымъ возвышенемъ численности *войскъ и крестьянскаго населенія* потребовалась *для нихъ именно* масса русскихъ товаровъ (масло, сахаръ, ситцы, платье, обувь, хлѣбъ, мука и пр.) и эта масса въ общемъ размѣрѣ ввоза и дала столь сильное увеличеніе русской торговлѣ. Съ другой-же стороны, въ значительной степени прогрессу русскаго сбыта способствовало, конечно, самое улучшеніе морской транспортировки и рѣшительный переходъ къ ней всей русской торговли, которая ранѣе сильно тормозилась *сухопутною* доставкою.

Сухопутная торговля края *чрезъ Кяхту*, по оффиціальнымъ свѣдѣніямъ, выражалась за послѣднее время слѣдующими цифрами *цѣнности:*

Годъ.	Отпускъ.	Привозъ (чай).
1892	2.964.945 руб.	14.625.325 руб.
1893	2.364.238 „	14.903.095 „
1894	2.614.296 „	15.325.745 „
Среднее..	2.647.826 руб.	14.951.988 руб.

Въ Южно-Уссурійскомъ краѣ, по границѣ съ Маньчжуріей, торговые обороты были:

Годъ.	Отпускъ.	Привозъ.
1892	1.954.722 руб.	1.463.045 руб.
1893	663.493 „	1.362.461 „
1894	358.986 „	838.041 „

Уменьшеніе отпуска товаровъ въ Маньчжурію по сухопутной границѣ надо объяснить пошлиной на товары, которые шли въ эту сторону, каковы, напримѣръ, красный сахарный песокъ, спички и пр. Уменьшеніе привоза, состоявшаго почти исключительно въ скотѣ и хлѣбныхъ продуктахъ, объясняется отчасти

развитіемъ мѣстнаго сельскаго хозяйства, главнымъ-же образомъ замѣною этого сухопутнаго подвоза корейскимъ.

Въ Благовѣщенскѣ, по сухопутной границѣ съ Маньчжуріей, торговые обороты достигаютъ не менѣе 1.000.000 руб., причемъ ввозъ почти исключительно состоитъ изъ продуктовъ сельскаго хозяйства, особенно скотоводства, а вывозъ изъ мануфактурныхъ товаровъ съ нашей стороны.

Чрезъ корейскую границу товаровъ вывезено отъ насъ въ 1894 г. на сумму до 127.000 руб., а ввезено около 210.000 руб.,— главнымъ образомъ *скотъ*.

Таковы цифровыя отношенія приамурской торговли въ настоящее время.

Для всесторонняго освѣщенія мѣстной торговли приходится коснуться еще вопроса о морскомъ каботажѣ между Владивостокомъ и устьемъ Амура, т. е. Николаевскомъ.

О томъ, что каботажъ этотъ находится въ весьма значительной долѣ въ рукахъ иностранцевъ, заявлялось уже давно, чуть-ли не съ самаго дня переноса военнаго порта во Владивостокъ, но каботажъ этотъ, тѣмъ не менѣе, совершался безпрепятственно. Наконецъ, 5 апрѣля 1889 года, покойнымъ Приамурскимъ генералъ-губернаторомъ барономъ А. Н. Корфомъ установлены были особыя „Правила объ обложеніи особымъ сборомъ иностранныхъ судовъ, занимающихся каботажемъ на русскомъ побережьѣ Тихаго океана", которыя остаются въ силѣ и по настоящее время.

„Правила" эти представляютъ собою первый шагъ къ стѣсненію названнаго каботажа. „Всякое иностранное судно,—гласитъ § 1—занимающееся каботажною перевозкою грузовъ или пассажировъ на протяженіи всей береговой черты Приамурскаго края, или части таковой, подлежитъ сбору съ него особой каботажной пошлины русскими кредитными билетами". Такая пошлина *за рейсъ* отъ Владивостока до Николаевска, или обратно, при каботажномъ плаваніи иностраннаго судна, т. е. при перевозкѣ имъ мѣстныхъ грузовъ изъ одного пункта въ другой, взимается каждый разъ по 40 коп. съ полной регистровой вмѣстимости.

Въ смыслѣ фискальнаго обложенія такая пошлина, конечно, не представляетъ слишкомъ обременительнаго налога, который чрезмѣрно давилъ-бы на фрахтъ и заставлялъ-бы его особенно подниматься. Но отъ этой мѣры обложенія легко можетъ быть сдѣланъ переходъ и къ полному запрещенію, тѣмъ болѣе, что,

по существующимъ законамъ, такой каботажъ вообще предоставленъ только русскому флагу и разрѣшается иностраннымъ судамъ лишь въ здѣшнихъ водахъ, по исключительнымъ условіямъ.

Запрещеніе сказаннаго каботажа нанесло-бы, однако-же, существенный вредъ всей амурской торговлѣ.

При проектированіи вышеупомянутой каботажной пошлины коммисія, разрабатывавшая этотъ вопросъ во Владивостокѣ, установила въ пояснительной запискѣ къ проекту, прежде всего, тотъ основной взглядъ, что такъ какъ участіе иностранныхъ судовъ въ мѣстномъ каботажѣ есть *неотложная потребность* даннаго момента экономической жизни окраины, не имѣющая другого практическаго исхода, то эта потребность никоимъ образомъ игнорирована быть не можетъ безъ ущерба самой-же окраинѣ, тѣмъ болѣе, что, въ прямомъ, положительномъ смыслѣ, значительное стѣсненіе иностраннаго каботажа не принесло-бы никакой существенной пользы и самому дѣлу развитія здѣсь русскаго судоходства. Это высказано было въ январѣ 1889 года, и тогда-же коммисія, въ силу такого взгляда, признала, что размѣры пошлины никоимъ образомъ не должны выходить изъ предѣловъ чисто *фискальныхъ соображеній*.

Соображенія коммисіи, одобренныя тогдашнимъ Приамурскимъ генералъ-губернаторомъ, основывались на слѣдующемъ:

Потребность въ морскомъ каботажѣ чувствуется почти исключительно только на пространствѣ между Владивостокомъ и Николаевскомъ и Дуэ на Сахалинѣ. Судя по даннымъ навигаціи 1888 г., коммисія указала всего на 15.000 тоннъ каботажнаго груза, который могъ-бы подлежать налогу, въ томъ числѣ 10.500 тоннъ *угля* изъ Дуэ во Владивостокъ, около 3.000 тоннъ, идущихъ *огрузкой* (т. е. именно *каботажно*) изъ Владивостока въ Николаевскъ и около 1.500 тоннъ изъ Николаевска во Владивостокъ или Посьетъ. Но потребность въ указанномъ каботажѣ ощущается далеко не равномѣрно въ теченіе здѣшней навигаціи. Такъ, въ 1888 г. изъ Владивостока въ Николаевскъ, въ *іюнь* мѣсяцѣ, кромѣ 4 рейсовъ русскихъ пароходовъ, прошло еще 10 иностранныхъ судовъ, съ общею регистровою вмѣстимостью 6.975 тоннъ (въ нихъ главная часть шла однако-же только *транзитомъ* изъ-за границы, не выгружаясь во Владивостокѣ, т. е. *не каботажно*), тогда какъ въ *іюль* на той-же линіи, сверхъ 1 русскаго рейса, сдѣлано только 4 иностранныхъ, съ общею регистровою вмѣстимостью 2.477 тоннъ, т. е. только съ $^1/_3$ предшествующаго количества; за *эти*-же послѣдніе мѣсяца амурской навигаціи (августъ и сентябрь) въ Николаевскъ прошло лишь 1 иностранное судно и то исключительно

съ *прямымъ заграничнымъ грузомъ* — чаемъ. Такимъ образомъ, для Николаевска иностранный каботажъ является потребностью исключительно только въ началѣ амурской навигацiи (iюнь и часть iюля), въ остальное-же время онъ почти прекращается самъ собою. Объясняется это тѣмъ, что въ указанный промежутокъ времени грузы *перегружаются тотчасъ* на амурскiе пароходы, чтобы своевременно передвинуться вверхъ по рѣкѣ. Что касается Дуэ, то здѣсь существованiе иностраннаго каботажа вызывается тѣмъ, что это *единственный пока способъ* вывезти оттуда уголь, такъ какъ *срочно почтово-пассажирское* пароходство г. Шевелева груза этого брать не можетъ, а другихъ свободныхъ русскихъ судовъ нѣтъ, потому что наличный пароходъ Добровольнаго Флота, плавающiй въ здѣшнихъ водахъ, спецiально занятъ охотскими рейсами и посвятить себя перевозкѣ угля тоже не можетъ.

Весь *валовой* заработокъ иностраннаго каботажа на упомянутыхъ 15.000 тоннахъ каботажнаго груза въ теченiе всей навигацiи 1888 года коммисiя опредѣлила въ 95.000 руб., -и изъ нихъ 45.000 руб. на 10.500 тоннахъ угля (по $4^1/_2$—5 руб. за вѣсовой тоннъ) и 50.000 руб. за 4.500 тоннъ груза въ Николаевскъ и обратно (при фрахтѣ въ 10—12 руб. съ фактическаго тонна), изъ которыхъ, по меньшей мѣрѣ, 70—80% падаютъ на неизбѣжные судовые расходы (содержанiе, топливо, страховку и пр.), такъ что чистая прибыль получается за лѣто всего около 10—20 тысячъ рублей. Такая незначительная цифра валового и чистаго заработка на каботажныхъ грузахъ иностранными судами, конечно, не можетъ дать возможности къ появленiю достаточнаго числа мѣстныхъ русскихъ судовъ, которыя могли-бы *въ томъ-же срокъ* выполнить ту-же самую работу и такимъ образомъ вытѣснить иностранцевъ, *безъ ущерба при этомъ срочности самыхъ амурскихъ грузовъ и надежности вывоза на материкъ сахалинскаго угля.*

Условiя иностраннаго каботажа и въ настоящее время остаются прежнiя, хотя, конечно, съ развитiемъ вообще транспорта должно было нѣсколько увеличиться и каботажное передвиженiе на иностранныхъ судахъ. Но это очень мало разнится отъ того, что было въ 1888 г. Такъ, по прилагаемому при семъ отчету фирмы „Бринеръ, Кузнецовъ и К°". (Прилож. № 5-й), занимающейся выгрузкою и нагрузкою судовъ во Владивостокѣ, въ навигацiю 1894 г. во Владивостокъ прибыло 53 русскихъ судна съ общею регистровою вмѣстимостью въ 56.919 тоннъ и доставили *фактически* груза, оплаченнаго фрахтомъ, 36.366 тоннъ: иностранныхъ-же судовъ было 96 (въ томъ числѣ 56 германскихъ, 19 японскихъ (почтово-пассажирскихъ), 12 англiйскихъ, 8 норвежскихъ и 1 аме-

рикаиское) съ *регистровою* вмѣстимостью 90.463 тоннъ и съ *фактическимъ* грузомъ въ 83.366 тоннъ. Каботажнаго груза (за вычетомъ транзитнаго изъ Владивостока передвинуто за навигацію, *на русскихъ и иностранныхъ судахъ вмѣстѣ:* въ Николаевскъ 7.724 тоннъ и на Сахалинъ 1.524, т. е. всего 9.248 тоннъ. Изъ этого количества не менѣе половины перевезено на русскихъ пароходахъ: слѣдовательно, отношенія дѣйствительно измѣнились очень мало противъ того, что было въ 1888 году, и иностранный заработокъ на каботажѣ все-таки остается весьма небольшимъ. Но вмѣстѣ съ тѣмъ потребность въ этомъ иностранномъ каботажѣ столь-же ощутительна, какъ и прежде, по недостатку своего мѣстнаго русскаго судоходства. Между прочимъ, какъ уже замѣчено выше, изъ доставленнаго въ нынѣшнюю навигацію 1890 г. морскими пароходами груза въ Николаевскъ свыше 250.000 пудовъ, въ томъ числѣ дорогіе чаи, остались не вывезенными вверхъ по рѣкѣ и должны зимовать въ Николаевскѣ; съ другой-же стороны и субсидированное пароходство г. Шевелева, какъ прежде, такъ и теперь, *въ помощь своимъ судамъ*, неизмѣнно продолжаетъ фрахтовать иностранные пароходы, находя, очевидно, еще не своевременнымъ ставить на линію собственные дополнительные пароходы: уголь-же съ Сахалина, какъ и прежде, продолжаетъ вывозиться исключительно иностранными судами и, притомъ, почти въ томъ-же количествѣ (вмѣсто 10.500 тоннъ—около 12—13.000 тоннъ).

Здѣсь считаемъ умѣстнымъ предупредить на счетъ ошибочнаго, но тѣмъ не менѣе очень часто встрѣчающагося заключенія, — что если иностранцы находятъ достаточный заработокъ въ здѣшнихъ водахъ, то такой-же заработокъ найдутъ и русскія суда, если будетъ воспрещенъ иностранный каботажъ. Нужно имѣть въ виду существенную разницу въ работѣ русскихъ и иностранныхъ судовъ. Если откинуть перевозку угля съ Сахалина, которая составляетъ, по меньшей мѣрѣ, *двѣ трети* нашего здѣшняго каботажнаго транспорта, то увидимъ, что на остальное количество, самое большое, можно было-бы поставить только одинъ пароходъ въ 1.000 тоннъ. Этотъ пароходъ, разумѣется, никоимъ образомъ, въ смыслѣ срочности доставки грузовъ въ Николаевскъ въ первой половинѣ навигаціи (собственно въ іюнѣ мѣсяцѣ), не могъ-бы замѣнить тѣ *полтора или два десятка* иностранныхъ судовъ, на которыхъ указанное количество каботажнаго груза передвигается почти одновременно, дробными партіями. Слѣдовательно, для амурской торговли явился-бы прямой ущербъ. Съ другой-же стороны, имѣя постоянную работу въ водахъ Китая

и Японіи, и не являясь къ намъ съ прямыми грузами изъ Европы и оставаясь здѣсь для временной лишь работы, иностранныя суда пользуются мѣстнымъ каботажемъ только тогда, когда онъ имѣется въ наличіи и затѣмъ удаляются за границу, гдѣ находится ихъ постоянная работа. Русскому-же судну приходится всѣ свои расходы покрывать исключительно на мѣстной перевозкѣ, т. е., главнымъ образомъ, на рейсахъ между Владивостокомъ и Николаевскомъ и отчасти Сахалиномъ, потому что другихъ грузовъ нѣтъ. Но такая перевозка продолжается всего *4 мѣсяца* (если отбросить даже интересы амурской торговли, требующей непремѣнно, чтобы почти всѣ грузы были доставлены въ Нико-**лаевскъ *не позже іюля*, т. е. въ 1½ мѣсяца. Что-же стало-бы дѣ-**лать новое русское судно въ остальные 8 мѣсяцевъ, при наличіи уже имѣющагося субсидированнаго пароходства г. Шевелева?.. Опытъ давно уже показалъ, что работы въ Китаѣ или Японіи, при массѣ другихъ судовъ, постоянно тамъ работающихъ, русскій пароходъ не найдетъ, тѣмъ болѣе въ осеннее и зимнее время, когда вся транспортировка въ указанномъ районѣ сильно ослабляется,— или-же онъ будетъ имѣть дѣло съ такими низкими фрахтами, что, какъ это дѣлаютъ всѣ пароходы г. Шевелева, предпочтетъ стоять зиму на якорѣ въ Нагасаки, чтобы не изнашивать свою машину. Положимъ, такой пароходъ могъ-бы сдѣлать осенью еще нѣсколько рейсовъ съ углемъ и морскою капустою съ Сахалина, но и это продлило-бы его работу только **на два мѣсяца, т. е. все-таки *полъ-года* онъ оставался-бы безъ** дѣла... Замѣтимъ, при этомъ, что сахалинскій уголь въ настоящее время оплачивается очень низкимъ фрахтомъ, въ 3—3½ р. съ тонны (тогда какъ фрахтъ на Николаевскъ держится не менѣе 7—8 руб.), а погрузка его крайне необезпечена и медлительна вслѣдствіе совершенно открытой стоянки у морского берега (были случаи, что суда задерживались до 14—15 дней); при такомъ фрахтѣ, суда могутъ брать уголь, главнымъ образомъ, только *возвращаясь порожними* изъ Николаевска, или имѣя какой-либо другой грузъ на Сахалинъ, такъ что возка угля представляетъ спеціальную операцію лишь въ теченіи четырехъ лѣтнихъ мѣсяцевъ амурской навигаціи, какъ, фактически, эта возка обыкновенно и продолжается. Въ 80-хъ годахъ сахалинское угольное предпріятіе имѣло свой собственный пароходъ „Великій Князь Константинъ", и пароходъ этотъ, за невыгодностью, въ концѣ-концовъ, былъ проданъ, такъ какъ около полугода ему приходилось оставаться безъ работы или-же работать при самыхъ невыгодныхъ условіяхъ въ водахъ Китая. Запрещеніе иностраннаго каботажа въ

настоящее время для угольнаго предпріятія, при указанныхъ условіяхъ, помимо всего прочаго, имѣло-бы своимъ послѣдствіемъ неизбѣжное повышеніе фрахта, а слѣдовательно и прямое вздорожаніе самаго продукта.

Но лучшимъ подтвержденіемъ несвоевременности запрещенія иностраннаго каботажа служитъ, конечно, все-таки тотъ фактъ, что даже субсидированное пароходство предпочитаетъ, вмѣсто постановки дополнительнаго собственнаго парохода, прибѣгать къ найму иностранныхъ судовъ, какъ на своей внутренней линіи въ Николаевскъ, такъ и для заграничной линіи. Поэтому, практическая жизнь вопросъ объ иностранномъ каботажѣ рѣшаетъ весьма опредѣленно:—каботажъ этотъ, при наличныхъ экономическихъ условіяхъ окраины, необходимъ въ ея собственныхъ интересахъ и запрещеніе его было-бы только явнымъ ущербомъ въ развитіи края, безъ всякой притомъ практической пользы дѣлу чисто русскаго судоходства.

Попутно съ высказаннымъ взглядомъ на исключительныя нужды транспортировки грузовъ въ Николаевскъ, считаемъ умѣстнымъ сдѣлать также нѣсколько указаній и по поводу ея упорядоченія. Такая транспортировка, даже съ окончаніемъ желѣзной дороги, не утратитъ своего значенія, ибо водные пути всегда будутъ оставаться дешевѣйшими. При фрахтованіи судовъ изъ Европы, на долю разстоянія между Владивостокомъ и Николаевскомъ *фрахтъ моремъ* ложится всего только около 5 коп. съ пуда, и эта дешевизна всегда будетъ имѣть преимущество для дешевыхъ грузовъ медленной скорости, по сравненію съ доставкою ихъ въ Хабаровскъ по желѣзной дорогѣ. Слѣдовательно, въ интересахъ самой окраины—возможно полнѣе утилизировать готовый уже водный путь по Амуру.

Для этого, помимо расчистки рѣки на перекатахъ и установки береговыхъ и плавучихъ ограждений фарватера, необходимо, *во-первыхъ*, устроить въ Николаевскѣ, гдѣ складываются морскіе грузы, надлежащую пристань для морскихъ судовъ, ибо при нынѣшнихъ способахъ разгрузки, на рѣчномъ теченіи и частомъ волненіи, таковая обходится слишкомъ дорого (до 9—11 к. съ пуда, когда во Владивостокѣ она стоитъ не болѣе 2½ к. да и то дорого) и происходитъ слишкомъ медленно, задерживая пароходы; *во-вторыхъ*, необходимо освѣтить фонарями *ночью* створы, по крайней мѣрѣ, *на баръ* Амурскаго лимана, такъ какъ тамъ полныя ночныя воды обыкновенно выше дневныхъ, а потому, не имѣя возможности проходить мелкое мѣсто ночью, суда сплошь и рядомъ теряютъ по нѣсколько дней на выжиданіе достаточной

шевной воды или-же оказывается вынужденными прибѣгать къ излишней и весьма дорогой отгрузкѣ на рѣчныя баржи; расходы на это освѣщеніе, по разсчетамъ администраціи Владивостокскаго порта, никоимъ образомъ не превысили-бы тысячи руб. въ годъ и возмѣстились-бы самими коммерсантами, лишь-бы правительство взяло инициативу; и *во-вторыхъ*, безусловно требуется углубленіе (расчистка уже во всякомъ случаѣ) Амурскаго бара между мысами Пронгэ и Джаорэ, и вмѣстѣ съ тѣмъ устройство *телеграфа* между Николаевскомъ и мысомъ Джаорэ въ лиманѣ, для того, чтобы судно, въ случаѣ аваріи на барѣ или недостатка воды, могло немедленно вытребовать средства изъ Николаевска, не теряя времени; такъ какъ Николаевскъ соединенъ уже телеграфомъ съ заливомъ Де-Кастри, гдѣ суда берутъ лоцмановъ, то, имѣя линію на Джаорэ (около 50 верстъ), судно еще въ Де-Кастри могло-бы справиться на счетъ высоты воды на барѣ и соотвѣтственно этому сдѣлать заблаговременныя распоряженія для отгрузки.

Вотъ три существенныя нужды, которыя подлежатъ безусловному удовлетворенію для облегченія и упорядоченія морской транспортировки въ Николаевскъ, значеніе которой для амурской торговли съ каждымъ годомъ увеличивается.

ЗАКЛЮЧЕНІЕ.

Заканчивая настоящій историческій очеркъ развитія приамурской торговли, насколько намъ позволили это личное болѣе чѣмъ двадцатилѣтнее непрерывное пребываніе въ краѣ и имѣющійся на лицо статистическій матеріалъ, позволимъ въ этой заключительной главѣ сдѣлать общій сводъ тѣхъ мыслей и выводовъ, которые вытекаютъ сами собою изъ обозрѣнія всего предшествующаго періода торговой дѣятельности и ея роста въ Приамурскомъ краѣ — или, вѣрнѣе, въ предѣлахъ Приморской и Амурской областей, связанныхъ съ системою Амура и Уссури, — потому что ни Забайкалья, имѣющаго свою собственную жизнь и исторію, ни сѣверныхъ округовъ Приморской области, совершенно обособленныхъ, въ своемъ обозрѣніи мы не касались.

Приамурскій край, въ указанныхъ предѣлахъ, страна слишкомъ молодая, чтобы мы могли ожидать встрѣтить въ ней что-либо прочно установившееся. Настоящая колонизація Южно-Уссурійскаго края вольными переселенцами, *[illegible] значительныхъ размѣрахъ*, начата не болѣе какъ 12–13 лѣтъ тому назадъ и не ранѣе того, путемъ такой-же колонизаціи, сгустилось населеніе въ долинѣ рѣки Зеи, у Благовѣщенска, въ Амурской области, въ сосѣдствѣ съ золотопромышленною дѣятельностью. Вмѣстѣ съ тѣмъ это-же и главнѣйшіе, наиболѣе развитые экономическіе районы, въ которыхъ всего болѣе выражается и торгово-промышленная жизнь окраины, такъ какъ по отношенію къ нимъ два другіе района сколько-нибудь интенсивной мѣстной дѣятельности — Николаевскій и Хабаровскій являются уже до извѣстной степени *подчиненными*.

Въ этомъ районѣ русская и иностранная торговля установилась почти одновременно и развивалась въ прямой зависимости

только отъ роста колонизаціи [1], въ смыслѣ снабженія наличнаго населенія предметами продовольствія и остальныхъ потребностей личнаго существованія, такъ какъ даже и въ настоящее время обрабатывающая промышленность края, которая могла-бы усилить торговлю, почти отсутствуетъ, и нагляднымъ свидѣтельствомъ этому служитъ ничтожный вывозъ даже сырья.

Первоначальными центрами мѣстной торговли были только Николаевскъ и Благовѣщенскъ; съ 70-хъ годовъ къ нимъ присоединился Владивостокъ, который очень быстро выигралъ первенствующее значеніе, сперва всецѣло на счетъ Николаевска, а потомъ —съ прекращеніемъ сухопутной доставки, чрезъ Сибирь, и упроченіемъ повсемѣстно въ торговлѣ края морской транспортировки отчасти и на счетъ Благовѣщенска. Это соотношеніе продолжалось-бы еще нѣкоторое время и далѣе; но сооруженіе Уссурійской, и потомъ Забайкальской желѣзныхъ дорогъ, вызвавъ всеобщее оживленіе края и усиливъ, въ особенности, движеніе на Амурѣ, къ которому присоединилось, тоже недавно, оживленіе въ районѣ Николаевска отъ разработки на Амгуни золотыхъ пріисковъ, снова вызываетъ къ жизни заглохшій было Николаевскъ и въ общемъ ростѣ окраинной жизни сообщаетъ ему опять серьезную роль портоваго города для всего Амура, хотя пока только, главнымъ образомъ, съ транзитнымъ значеніемъ, потому что собственный его рынокъ, по слабости заселенія, еще незначителенъ.

Иностранная торговля была призвана въ край самимъ правительствомъ, съ цѣлью обезпечить жизнь населенія со стороны заграничныхъ рынковъ, такъ какъ снабженіе края чрезъ Сибирь по отдаленности, бездорожью и недостатку своего русскаго торговаго флота, не могло быть надежнымъ и, въ неблагопріятномъ случаѣ, поставило-бы населеніе въ безвыходное положеніе. Такимъ путемъ въ 1856 г. въ краѣ возникло *порто-франко*. Никакихъ иныхъ льготъ, кромѣ безпошлинной торговли, правительство при этомъ иностраннымъ купцамъ не предоставляло, и всѣ упреки въ этомъ отношеніи по адресу администраціи края оказываются неосновательными. Но русская торговля, всецѣло связанная своимъ кредитомъ, своими—дѣятелями, традиціями и привычками съ внутреннею Сибирью, Нижегородскою ярмаркою и Москвою, съ одной стороны, не имѣла возможности (по недостатку рус-

[1]) Сопостовляя цѣнность торговаго ввоза въ 1894—1895 гг. (12.905.000 р.) съ цифрою населенія Приморской и Амурской областей (320.000 душъ), получимъ на каждую душу товаровъ около 30 руб. Это отношеніе весьма близко къ прежнему отношенію за болѣе раніе періоды.

скаго торговаго флота), а съ другой—не прилагала серьезныхъ усилій воспользоваться, *по живому примѣру иностранцевъ*, огромными выгодами *морской транспортировки* и тѣмъ самымъ, при тогдашнихъ условіяхъ сухопутнаго подвоза, ставила себя въ весьма невыгодныя условія конкурренціи плохихъ путей сообщенія съ болѣе дешевыми и надежными способами доставки товаровъ моремъ. На этой разницѣ почти исключительно и созидалась вся сила тогдашней иностранной торговли, какъ это даже наглядно выражалось распредѣленіемъ рынковъ и занятіемъ иностранцами, именно, береговой полосы. Возникновеніе Владивостока, съ его прекрасною гаванью, обладающею свободнымъ навигаціоннымъ періодомъ въ $8\frac{1}{2}$—9 мѣсяцевъ, еще болѣе увеличило силу иностранной торговли, для которой около этого превосходнаго порта явился новый рынокъ съ растущимъ и наиболѣе значительнымъ заселеніемъ.

При ограниченныхъ размѣрахъ первоначальнаго рынка, всѣ мѣстныя торговыя предпріятія, за единственнымъ исключеніемъ Амурской компаніи, возникали съ небольшими собственными средствами, опираясь во всемъ, главнымъ образомъ, *на кредитъ*. Особенности-же русскаго кредита, при тогдашнихъ условіяхъ, связывали русскую торговлю съ *сухопутною доставкою*, тогда какъ *иностранный* кредитъ, по обстановкѣ своей, былъ возможенъ лишь при *морской транспортировкѣ*. Поэтому, *въ смыслѣ послѣдствій*, требованія объ уничтоженіи порто-франко, до установленія въ мѣстной русской торговлѣ доставки товаровъ моремъ, свелись-бы къ полному господству въ краѣ *сухопутнаго кредита*, со всею его тяжестью и отсталостью, сравнительно съ морскимъ транспортомъ. Пошлины въ указанный періодъ безусловно убили-бы иностранную торговлю, но онѣ ни на іоту не усилили-бы наличную общую конкурренцію въ краѣ (а напротивъ, только ослабили-бы ее) и отразились-бы, по меньшей мѣрѣ, на *прибрежномъ* населеніи, т. е. на всей Приморской области, между Владивостокомъ, Хабаровскомъ и Николаевскомъ, всѣми тяжелыми и ненормальными послѣдствіями, какими сопровождалась дорогая и долгая сухопутная доставка того времени даже для болѣе западныхъ частей Приамурскаго края.

Два Хабаровскіе съѣзда (1885 и 1886 гг.) администраціи и свѣдущихъ людей края, входя въ нужды неокрѣпшаго еще населенія всей окраины, а особенно зарождающейся колонизаціи Южно-Уссурійскаго края, признали, что уничтоженіе порто-франко безусловно не своевременно. Уничтоженіе этой льготы могло дать возможность нѣсколькимъ отдѣльнымъ русскимъ фир

мамъ укрѣпиться на счетъ другихъ, но оно, очевидно, не приносило, по ничтожности сбыта, никакой замѣтной пользы развитію промышленности Европейской Россіи, а на мѣстное населеніе налагало только непосильную тяготу оплачивать своими слабыми средствами всю отсталость наличнаго торговаго положенія, въ его наиболѣе дорогихъ и нецѣлесообразныхъ способахъ проявленія.

Установленіе правильныхъ рейсовъ пароходовъ Добровольнаго Флота и доведеніе ихъ въ настоящее время до 21 рейса въ годъ, упрочивъ непосредственную дешевую и легкую связь Приамурскаго края съ торгово-промышленными центрами Европейской Россіи, дало возможность *русской торговлѣ* перейти всецѣло къ *морской транспортировкѣ* и стать въ этомъ отношеніи наравнѣ съ иностранною. *Безъ всякихъ пошлинъ*, это настолько уравняло шансы, что подъ совмѣстнымъ вліяніемъ этого обстоятельства и усилившейся *русской* колонизаціи, а съ нею и потребности въ привычномъ *русскомъ товарѣ*,—русская торговля заняла вдвое большій, противъ прежняго, рынокъ и соотвѣтственно этому сократила болѣе чѣмъ на 25% торговлю иностранную. Одновременно съ этимъ, какъ мы уже видѣли, въ громадной пропорціи усилились и внутреннія средства транспортировки, а съ ними и условія для усиленія конкуренціи, благодаря тому, что различные районы края пріобрѣли большую доступность. Въ настоящее время вопросъ объ этой конкуренціи (и иначе говоря о томъ-же порто-франко) сводится уже не къ первоначальному соперничеству русскихъ и иностранныхъ предпріятій на почвѣ *различныхъ способовъ доставки* (морской и сухопутной), но всецѣло (или, по крайней мѣрѣ—главнымъ образомъ) къ *цѣнѣ и качеству товара*, въ зависимости, единственно, *отъ его внутренняго достоинства*. Другими словами, лишь теперь только, но не ранѣе, вопросъ о порто-франко дѣлается вполнѣ яснымъ, не затемненнымъ никакими посторонними элементами.

Своевременно-ли *теперь* закрывать порто-франко въ Приамурскомъ краѣ? Отвѣтъ на такой вопросъ можетъ быть только *отрицательный*. Несомнѣнно, что въ данное время снабженіе края могло-бы быть достаточно *обезпечено* и одною русскою торговлею,- но не въ одномъ этомъ *обезпеченіи* заключается дѣло. Какъ мы уже видѣли, общіе размѣры приамурскаго рынка выражаются приблизительно 13 миллионами рублей, изъ которыхъ не болѣе 50% или около $6^1/_2$ милліоновъ рублей, падающихъ на иностранный ввозъ, могутъ подлежать обложенію. Но и изъ этой суммы *чаи*, по стоимости до 3 милліоновъ, уже обложены пошлиной при

дальнѣйшемъ слѣдованіи транзитомъ чрезъ Сибирь; слѣдовательно подлежащая обложенію сумма сокращается всего до $3^1/_2$ миллионовъ рублей. Затѣмъ обложены уже съ 1888 г. пошлиною всѣ спиртные напитки, вина, лаки, табачныя издѣлія, сахаръ, спички, что еще болѣе сокращаетъ цифру возможнаго поступленія пошлины въ будущемъ. Такая ничтожная сумма, конечно, едва-ли можетъ сколько ни ощутительно повліять на развитіе фабрично-заводскаго дѣла въ Европейской Россіи, если-бы пошлины предположено было наложить ради покровительства послѣднему: въ самомъ-же краѣ промышленныхъ предпріятій пока почти не существуетъ и потому съ этой стороны рѣчи о пошлинѣ вообще быть не можетъ. Съ другой стороны, при громадномъ протяженіи здѣшней береговой черты и пограничной линіи съ Кореей и Китаемъ, устройство кардоновъ и организація таможенной службы и охраны поглотили-бы собою весь сборъ отъ пошлинъ, а если-бы, ради экономіи пожелали сократить таможенную охрану, противъ обычныхъ нормъ, то это только дало-бы толчекъ къ широкому развитію контрабанды, какъ спеціальнаго промысла, ибо китайское и корейское населеніе представляетъ для этого вполнѣ готовый элементъ, который, расходуя на свое дневное пропитаніе всего нѣсколько копѣекъ, при нищенскихъ своихъ средствахъ, разумѣется, не упуститъ случая заработать деньги на контрабандныхъ оборотахъ. Малонаселенность края и плохие пути сообщенія будутъ въ данномъ случаѣ только содѣйствовать этому промыслу, но никакъ уже не сдерживать его. Наглядный примѣръ этому мы видимъ въ непрекращающейся тайной выдѣлкѣ въ самомъ краѣ и провозѣ изъ-за границы китайской водки (сули, ханшинъ), въ промыслѣ спиртоносовъ на пріискахъ и въ широкомъ ввозѣ въ самый Владивостокъ контрабандныхъ сигаръ... Поэтому, скорѣе всего надо ожидать, что при сокращеніи, ради экономіи, таможеннаго надзора на пограничной и береговой чертѣ, вслѣдствіе развившейся очень быстро контрабанды сократится соотвѣтственно и легальный ввозъ товаровъ, а съ нимъ и сборъ пошлины, т. е. въ результатѣ и здѣсь сама-же таможня поглотитъ всѣ доходы. Такимъ образомъ, такъ или иначе, эту сторону дѣла нужно считать крайне шаткою и, во всякомъ случаѣ, доходность ея, на практикѣ, должна оказаться весьма проблематичною.

Между тѣмъ тяжесть отъ введенія пошлинъ для всего населенія края будетъ неоспоримая и вполнѣ осязательная. Прежде всего пошлина ляжетъ на жителей непосредственно какъ *налогъ* въ тѣхъ иностранныхъ товарахъ, какіе будутъ продолжать идти

въ край, или какъ *премія* на тѣхъ русскихъ товарахъ, которые только благодаря пошлинѣ найдутъ возможность замѣстить товары иностранные (стекло, желѣзо и пр.). Во-вторыхъ-же, таможенный досмотръ со всѣми его послѣдствіями, распространяясь на всѣ грузы, не минуетъ и товаровъ русскихъ: таможенныя формальности, таможенная волокита одинаковымъ тормазомъ въ смыслѣ потери времени и расходовъ, отразится на всей мѣстной торговлѣ, подниметъ ея накладные платежи, — и результатомъ всего этого будетъ то, что цѣны на товаръ, чтобы оправдать всѣ эти торговыя потери, поднимутся, какъ это замѣчалось всюду, выше даже той нормы, до которой ихъ могла-бы довести сама по себѣ пошлина, какъ простая добавочная сумма къ рыночной цѣнѣ. А въ краѣ, какъ извѣстно, имѣются на лицо, въ качествѣ платежныхъ единицъ, только коронно-служащіе, состоящіе на жалованьи у казны, да крестьяне-переселенцы. Для первыхъ, имѣющихъ единственный источникъ существованія въ жалованьи, пошлина будетъ равносильна прямому сокращенію части послѣдняго,—а оно не таково вовсе, чтобы даже и теперь давать сбереженія: напротивъ, заявленія самой администраціи, вопросъ о мѣстной дороговизнѣ жизни, поставленный самимъ генералъ-губернаторомъ на третьемъ Хабаровскомъ съѣздѣ въ 1893 г. и наличіе всякихъ „амурскихъ льготъ“ для служащихъ свидѣтельствуютъ наглядно, что матеріальное положеніе ихъ и теперь весьма непрочно и неудовлетворительно... Для второй-же группы молодыхъ переселенцевъ-земледѣльцевъ—извлеченіе, путемъ пошлиннаго налога, той или другой части ихъ сбереженій, которыя могли-бы идти на улучшеніе ихъ хозяйства, примѣненіе лучшихъ способовъ обработки и т. п., будетъ равносильно пониженію ихъ хозяйственнаго положенія и упроченію хищничества въ обработкѣ земли и промыслахъ, на которое, не переставая, указываетъ и администрація, и печать. Ту-же самую тенденцію будетъ имѣть и обложеніе инородцевъ: если даже въ настоящее время они хищнически истребляютъ звѣря на покрытіе своихъ потребностей, то тогда явленіе усилится еще болѣе и борьба съ этимъ зломъ не подъ силу будетъ никакимъ регламентаціямъ, потому что всѣ онѣ будутъ перевѣшиваться властнымъ и естественнымъ требованіемъ каждаго человѣка извѣстнаго количества пищи, платья и домашней обстановки. Подобный налогъ будетъ тѣмъ тяжелѣе, что уплата его упадетъ на населеніе еще въ первый періодъ его устройства, когда дѣвственныя условія края и неожиданныя, сложныя особенности его, дороговизна разработки цѣлины, падежи скота.

наводнения, конкурренция съ дешевымъ китайскимъ и корейскимъ трудомъ и пр. особенно требуютъ отъ каждаго пionера края силъ и средствъ на борьбу съ природою и неблагопріятною экономическою обстановкою, по одной уже ея изолированности и отдаленности отъ внѣшняго культурнаго міра. Само правительство тратитъ спеціальныя суммы на расширеніе и упроченіе мѣстной колонизаціи, само правительство привлекаетъ сюда разными экстраординарными льготами служащихъ, стремится создать здѣсь экономическую самостоятельность, вытѣснить русскимъ элементомъ китайцевъ, проводитъ желѣзную дорогу, выдвигаетъ стратегическіе вопросы,—а развѣ все это мыслимо безъ прочнаго обезпеченія тѣхъ самыхъ людей, на которыхъ зиждятся всѣ эти надежды? Развѣ изъ крестьянъ и казаковъ можетъ образоваться сильное русское ядро, если ихъ матеріальныя средства будутъ понижены непосильнымъ налогомъ? Развѣ изъ служащаго элемента выработаются устойчивые пioнеры окраины, которые и сами по себѣ, и въ лицѣ своего потомства должны, по мысли правительства, составить будущую интеллигенцію страны, ея будущихъ культурныхъ руководителей—когда новый налогъ, сокращая матеріальныя средства, заставитъ эту категорію еще сильнѣе стремиться прочь изъ края, откуда она уже и теперь бѣжитъ непрерывающимся потокомъ и настолько сильно, что сама высшая администрація окраины поднимаетъ вопросъ о прекращеніи этого нежелательнаго явленія? Наконецъ, во что обратится частное и государственное хозяйство окраины, когда населеніе, изыскивая дополнительныя средства для покрытія своихъ расходовъ, при наложеніи пошлинъ, еще болѣе начнетъ практиковать хищническіе способы въ обработкѣ земли и промыслахъ?

Вотъ вопросы, которые, полагаемъ, даютъ вполнѣ ясный и категорическій отвѣтъ, что уничтоженіе порто-франко, при наличныхъ условіяхъ края, въ особенности-же при тѣхъ задачахъ, какія преслѣдуетъ здѣсь, путемъ тяжелыхъ жертвъ, само правительсто,—совершенно еще не своевременно и пагубно для населенія. Уничтоженіе порто-франко, не принося никакой ощутительной пользы развитію національной промышленности, не давая никакихъ прочныхъ надеждъ на доходность фиска, вмѣстѣ съ тѣмъ пало-бы только непосильною тяжестью на потребительное населеніе и тормазомъ на самую торговлю; введеніе пошлинъ привело-бы только къ пониженію раціональнаго хозяйственнаго уровня мѣстной экономической жизни и къ усиленію, напротивъ, хищническаго начала во всѣхъ ея отрасляхъ; наконецъ, таже пошлина, неизбѣжно порождая легкую контрабанду на огромномъ

протяженіи и вовлекая въ нее массу населенія, самымъ деморализующимъ образомъ повліяла-бы на обитателей края, и безъ того не особенно стойкихъ въ принципахъ легальности. Иными словами, отъ закрытія порто-франко, на практикѣ, можно ждать однихъ лишь отрицательныхъ послѣдствій, но отнюдь не положительныхъ и благопріятныхъ краю и государству въ цѣломъ.

Многознаменательно то, что при обсужденіи недавно этого-же вопроса въ торгово-промышленномъ съѣздѣ на Нижегородской выставкѣ рѣшеніе высказалось также отрицательно и признало закрытіе приамурскаго порто-франко вреднымъ и несвоевременнымъ. Такимъ образомъ, вторичный отвѣтъ самого общества на это предложеніе вполнѣ совпалъ съ такимъ-же рѣшительнымъ отрицательнымъ отзывомъ, какой получился и на мѣстномъ Хабаровскомъ съѣздѣ въ 1886 году.

Для болѣе нагляднаго представленія о томъ, на какіе сборы можно разсчитывать съ мѣстнаго привоза, прилагаемъ нашъ особый отзывъ въ коммисію по вопросу о введеніи въ краѣ пошлинъ (Прилож. № 6). Изъ сопоставленія его съ приложеннымъ здѣсь-же спискомъ ввозимыхъ товаровъ легко получить практическіе отвѣты на многіе частные вопросы [1]).

Обращаясь къ вопросу о мѣстномъ каботажѣ, мы можемъ только повторить сдѣланное уже заявленіе, что временное существованіе на нашемъ побережьѣ иностраннаго каботажа является пока неизбѣжною необходимостью, обусловленною, притомъ, не самопроизвольнымъ стремленіемъ сюда *лишнихъ* иностранныхъ судовъ, не находящихъ работы въ другомъ мѣстѣ, какъ это могло-бы казаться поверхностному наблюдателю, но исключительно потребностью самой окраины, недостаткомъ у ней своихъ собственныхъ транспортныхъ средствъ и невозможностью, при наличномъ количествѣ *каботажныхъ* грузовъ и условіяхъ ихъ передвиженія, усилить эти средства, чтобы они, замѣнивъ собою безъ ущерба торговлѣ иностранный транспортъ, въ то-же время оправдали — расходы предпринимателей. Вышеупомянутая коммисія, разсматривавшая спеціальный вопросъ объ этомъ каботажѣ, между прочимъ, указала и тотъ фактъ, что,

[1]) Упомянутый отзывъ поданъ былъ въ коммисію, образованную во Владивостокѣ въ 1895 г. д. ст. сов. Забугинымъ, по вопросу о пошлинномъ обложеніи товаровъ въ Приамурскомъ краѣ. Отзывъ имѣлъ въ виду заявленіе что вопросъ о закрытіи порто-франко въ принципѣ уже *рѣшенъ* и что, поэтому, остается выработать только норму обложенія и указать изъятія. Отзывъ, такимъ образомъ, не касается принципіальныхъ воззрѣній автора на самый вопросъ о порто-франко.

на практикѣ, фрахтованіе здѣсь иностранныхъ судовъ обходится вовсе не такъ легко и дешево, какъ это могло-бы казаться. Иностранныя суда, плавающія въ нашихъ водахъ, представляютъ собою двѣ категоріи. Одни изъ нихъ, преимущественно германскія, приходятъ сюда ежегодно прямыми рейсами изъ Европы, *фрахтуясь доставительно до Николаевска, съ заходомъ во Владивостокъ*, выгружаютъ въ послѣднемъ свой *прямой* грузъ, а съ остальнымъ, назначеннымъ въ Николаевскъ, дополнивъ его, частью, *каботажнымъ* во Владивостокѣ, идутъ въ устье Амура и, выгрузившись тамъ, плаваютъ до осени у насъ, а послѣ того остаются для дальнѣйшей работы въ Китаѣ и Японіи. Это самыя дешевыя по содержанію, а слѣдовательно и по фрахту суда. Кромѣ того, фрахтуясь изъ Европы прямо *до Николаевска*, при громадномъ объемѣ разстояніи, они не придаютъ особеннаго значенія небольшому, сравнительно, переходу въ 800 миль между Владивостокомъ и Николаевскомъ, въ самомъ концѣ рейса, и потому на послѣдникъ въ этой части, падаетъ не болѣе 5 коп. съ пуда, т. е. около 3 руб. съ тонна, тогда какъ, при спеціальномъ фрахтованіи, такой-же рейсъ обходится не менѣе 7—8 руб. съ тонна. Но эти суда, какъ спеціальныя, для *другихъ* каботажныхъ рейсовъ не пригодны, тѣмъ болѣе, что вынужденныя идти чрезъ мелководье на барѣ Амурскаго лимана, они не могутъ имѣть большой осадки и потому *догрузка* на нихъ во Владивостокѣ бываетъ незначительная. Другая категорія судовъ фрахтуется въ Китаѣ. Но относительно этихъ послѣднихъ и вообще всѣхъ судовъ, нанимаемыхъ для Амура, прежде всего, нужно сказать то, что *мелко сидящихъ* пароходовъ, наиболѣе пригодныхъ для Амурскаго лимана, здѣсь очень не много, вслѣдствіе чего выборъ ихъ весьма ограниченъ, и соотвѣтственно этому затрудняются и поиски за *свободнымъ, подходящимъ тономъ*. Главное-же затрудненіе фрахтователи заключается въ слѣдующемъ. Постоянно работая въ Китаѣ или Японіи, имѣя тамъ свой кругъ нанимателей, пароходы эти, на одинъ, два рейса, въ нашъ край не идутъ, ибо тѣмъ самымъ они могутъ выбиться изъ строя своей обычной работы и потомъ потерять благопріятныя условія фрахтованія. Поэтому, фрахтуя судно для здѣшнихъ водъ, приходится, *въ силу обстоятельствъ*, нанимать ихъ на *круглый годъ* или, самое меньшее, на *8—9 мѣсяцевъ*. Такихъ продолжительныхъ сроковъ, во-первыхъ, требуютъ сами пароходы, а во-вторыхъ, за плаваніе въ Николаевскъ приходится уплачивать особую спеціальную страховую премію, въ 2—3 тысячи рублей и фрахтователю, конечно, самому выгоднѣе разложить этотъ дополнительный расходъ на большій

срокъ. Сверхъ того, поиски за судномъ въ Китаѣ, при столь сложныхъ условіяхъ найма настолько не легки сами по себѣ, что передъ зафрахтованіемъ парохода не одинъ разъ приходилось тратить *только на телеграммы* до 300 долларовъ. Въ итогѣ всего этого, фрахтованіе иностранныхъ судовъ становится доступнымъ лишь при весьма сложныхъ разсчетахъ, когда имѣются свои обезпеченные грузы для перевозки внутри края, въ томъ числѣ на Амуръ и на Сахалинъ, въ теченіе не менѣе 6 мѣсяцевъ и когда затѣмъ, по окончаніи перевозки въ мѣстномъ районѣ, фрахтователь обезпечитъ себѣ заранѣе работу на остальной срокъ найма судна, по заграничнымъ линіямъ, въ томъ числѣ вывозъ морской капусты отсюда на рынки Китая.

Таковы трудности, какими обставлено здѣсь, на практикѣ фрахтованіе иностранныхъ судовъ, на первый взглядъ, казалось-бы, столь легкое при значительномъ приходѣ ихъ въ наши воды.

Наконецъ, и самый заработокъ иностранныхъ судовъ на здѣшнихъ каботажныхъ грузахъ, включая и возку угля съ Сахалина, какъ мы видѣли, не превышаетъ, въ общей своей суммѣ, 30—40.000 рублей въ навигацію, —и, слѣдовательно, вовсе не таковъ, чтобы, ради сохраненія его въ рукахъ одного русскаго предпринимателя, жертвовать тѣмъ самымъ общими интересами той-же русской торговли, которая, несомнѣнно, понесла-бы чрезъ прекращеніе этого каботажа крупные ущербы отъ неизбѣжнаго разстройства всей транспортировки.

Вотъ тѣ соображенія, которыя даютъ намъ полное основаніе высказать свое мнѣніе о безусловной несвоевременности дальнѣйшихъ стѣсненій иностраннымъ судамъ перевозить на здѣшнемъ побережьѣ каботажные грузы, въ интересахъ самой-же окраины.

Кстати, для полноты свѣдѣній по данному вопросу, прилагаемъ списокъ судовъ, пришедшихъ въ Николаевскъ въ навигацію 1893 г., съ показаніемъ того *углубленія*, какое они имѣли *фарватеромъ чрезъ Амурскій лиманъ. (Прилож. № 7).* Списокъ этотъ составлялся лоцмейстеромъ спеціально для опредѣленія того углубленія, съ какимъ суда проходятъ въ Николаевскъ, съ цѣлью выяснить возможные размѣры проектировавшагося лоцманскаго тарифа. Изъ него мы видимъ, что только въ *двухъ* случаяхъ чрезъ лиманъ прошли суда съ осадкою въ 16 футъ; *въ 16 случаяхъ* углубленіе было 13—14 футъ; *въ 19 случаяхъ* 10—13 футъ, а *въ остальныхъ* — менѣе 10 футъ: иначе говоря, *наибольшее обычное углубленіе*, съ какимъ въ настоящее время могутъ проходить суда чрезъ Амурскій лиманъ, составляетъ 13—14 футъ.

Одновременно съ расчисткой и углубленіемъ фарватера въ Николаевскъ было-бы въ высшей степени полезно *срадить* фарватеръ и подъ Сахалиномъ, для прямого прохода изъ Японскаго моря въ Охотское, что дало-бы большое сокращеніе пути: указаннымъ фарватеромъ смѣло могли-бы пользоваться суда съ осадкою до 19 футъ, какъ показало плаваніе парохода „Хабаровскъ“ въ 1895 году.

Прилагаемъ также какъ полную копію особыхъ „Правилъ объ обложеніи особымъ сборомъ иностранныхъ судовъ, занимающихся каботажемъ на русскомъ побережьѣ Тихаго Океана“ *(Прилож. № 8)*, такъ и самый протоколъ спеціальной коммисіи *(Прилож. № 9)*, вырабатывавшей эти правила, въ которомъ изложены всѣ мотивы, какими руководствовалась названная коммисія.

Наконецъ, въ тѣсной связи съ развитіемъ мѣстной торговли, какъ было уже высказано, стоитъ вопросъ объ обезпеченіи ея со стороны гибельнаго подрыва, представляемаго быстро разростающейся китайской конкурренціей, борьба съ которою не подъ силу никакой другой національности, даже японцамъ, этимъ англичанамъ востока, имѣющимъ подъ рукою свои собственные промышленные центры и потому не оплачивающимъ дорогой транспортировки изъ Европы или Америки: на рынкахъ Кореи, какъ оказывается, японцы не могутъ выдерживать борьбы съ китайцами и, одинаковымъ образомъ, во Владивостокѣ японская торговля, какъ остальная иностранная и русская, все болѣе и болѣе побивается китайскою. Цифры прогрессивнаго роста китайской торговли и дѣятельности въ Приамурскомъ краѣ, особенно во Владивостокѣ, были уже приведены нами и достаточно краснорѣчиво свидѣтельствуютъ, что ожидаетъ всю остальную торговлю въ недалекомъ будущемъ, если китайцы будутъ продолжать пользоваться прежнимъ просторомъ.

Многие изъ временныхъ жителей нашей окраины, наблюдающие только одинъ изъ фазисовъ этой борьбы и относящиеся къ явленію слишкомъ поверхностно, принимаютъ быстро растущую китайскую конкурренцію за благо и, возставая противъ существующаго въ краѣ порто-франко, вмѣстѣ съ тѣмъ не находятъ нужнымъ ставить какія-либо препятствія неудержимому напору китайцевъ на всю рѣшительно мѣстную торговлю. Въ самой Москвѣ раздаются голоса, ошибочно утверждающие, что приамурскій рынокъ будто-бы всецѣло захваченъ иностранцами-европейцами (мы уже видѣли, насколько это утвержденіе не вѣрно и не сходится съ цифрами), и никто въ той-же Москвѣ, повидимому, столь чуткой къ національнымъ интересамъ, не об-

молвился еще ни словомъ на счетъ дѣйствительной опасности, какая грозитъ здѣсь всѣмъ безъ исключенія со стороны китайцевъ! Это замѣчательное ослѣпленіе, и мы можемъ объяснить его только тѣмъ, что никто еще не давалъ себѣ труда сдѣлать серьезный анализъ дѣйствительнаго положенія.

Въ дополненіе къ тому, что нами было высказано ранѣе по разсматриваемому вопросу, хорошею, вполнѣ точною иллюстраціею того, *какъ* и *чѣмъ*, въ особенности, создается исключительная сила китайской торговли, можетъ служить небольшая, но заслуживающая полнаго вниманія статья издающейся на востокѣ нѣмецкой газеты „Восточно-Азіатскій Ллойдъ", какъ разъ касающаяся этого предмета и обличающая плутни китайскихъ торговцевъ. Приводимъ ее дословно, какъ она приведена въ № 2 „Нивы" за 1892 г.:

„Китайцевъ — говоритъ газета — совершенно справедливо принято считать природными купцами. Обладая чрезвычайно сильно развитымъ коммерческимъ инстинктомъ, они разсчетливы, хитры и осмотрительны при заключеніи торговыхъ сдѣлокъ, неутомимы въ лукавыхъ стараніяхъ продать повыгоднѣе и въ изумительной степени изобрѣтательны въ придумываніи всевозможныхъ плутней. Иностранный купецъ принимаетъ въ соображеніе дѣйствительную стоимость товаровъ, ихъ качество и положеніе рынка, слѣдитъ за тѣмъ, чтобы запасъ товаровъ не превышалъ ихъ спроса и наоборотъ, и уже сообразно со всѣми этими условіями назначаетъ свою цѣну. Китайскій купецъ изучаетъ всѣ эти пункты съ тѣмъ-же стараніемъ, но онъ также изучаетъ каждаго покупателя. Онъ разсматриваетъ его съ ногъ до головы и дѣлаетъ быструю, но обыкновенно, вѣрную оцѣнку: насколько тотъ легковѣренъ, насколько разсчетливъ или не разсчетливъ при заключеніи торговыхъ сдѣлокъ, свѣдущъ или не свѣдущъ въ положеніи рынка и т. д. И только когда выводъ сдѣланъ, китаецъ назначаетъ цѣну на спрошенную вещь; поэтому въ Китаѣ стоимость товара всегда болѣе или менѣе зависитъ отъ личности покупателя. Соціальная ступень, на которой стоитъ иностранецъ, даже постоянный покупатель — также служитъ мѣриломъ для установленія цѣнъ на разные предметы. Покупка чего-нибудь у китайца, какъ-бы незначительна ни была стоимость вещи, на самомъ дѣлѣ является умственною дуэлью. Краснорѣчіе, выразительность и мимика, пускаемыя при этомъ въ ходъ продавцемъ съ косою, просто изумительны. Цитаты изъ Конфуція, пылкія воззванія къ окружающимъ, доводы, основанные на справедливости и здравомъ смыслѣ, — все пускается въ ходъ, даже когда дѣло идетъ объ одномъ грошѣ!.. Каждый про-

буетъ обмануть другого, и часто это обоимъ удается: покупатель платитъ менѣе, чѣмъ долженъ, а продавецъ надуваетъ покупателя, пользуясь фальшивой мѣрой или вѣсами. Споръ всетаки составляетъ существенную часть каждой китайской сдѣлки. То обстоятельство, что въ Китаѣ не знають нормальныхъ единицъ мѣры и вѣса, —онѣ мѣняются въ каждомъ округѣ, каждой провинціи, —натурально, много способствуетъ практикованію подобнаго плутовства. Всякаго рода платки, —шелковые, полотняные, бумажные и шерстяные, продаются и на футы; но китаецъ при куплѣ всегда употребляетъ болѣе длинный футъ, —чѣмъ при продажѣ... Для бумажныхъ товаровъ футъ длиннѣе, чѣмъ для шерстяныхъ и этотъ послѣдній длиннѣе того, которымъ отмѣриваютъ шелковыя матеріи... На базарѣ продаютъ сдѣланные по всѣмъ правиламъ вѣсы и къ нимъ—два совершенно различныхъ набора гирь: одинъ для купли, другой для продажи. Поэтому нерѣдки ссоры между продавцемъ и покупателемъ, когда этотъ послѣдній—что часто случается—приноситъ съ собою собственные вѣсы и гири... При покупкѣ бумажной пряжи различной доброты число унцій на фунтъ мѣняется: для низшаго сорта 16 унцій, т. е. полный фунтъ, для средняго—только 12, а для высшаго, самаго тонкаго, 22 унціи. Такія и тому подобныя колебанія, установленныя обычаемъ, на практикѣ, конечно, уравниваются, такъ какъ цѣна сообразуется съ вѣсомъ... Можно было бы написать цѣлую книгу о явныхъ плутняхъ китайскаго торговца. Онъ надуваетъ перышкомъ баранью ляжку такъ, что самый сухой кусокъ мяса кажется жирнымъ и аппетитнымъ; внутренность рыбы или середину капустнаго кочна наполняютъ голышами, —продается то и другое на вѣсъ; выставляютъ на продажу карликовыя апельсинныя деревья, сплошь покрытыя фруктами, которые почти всѣ безъ исключенія чрезвычайно искусно, посредствомъ тонкой проволоки, прикрѣплены къ никогда не носившимъ ихъ вѣтвямъ; дырки въ старыхъ фарфоровыхъ вазахъ заклеиваются старыми-же кусочками фарфора такъ искусно, что открыть обманъ можно только при помощи процесса окисленія.. Незначительность извлекаемой изъ обмана выгоды никогда не удержитъ украшеннаго косою торговца отъ попытки гдѣ только можно надуть своего покупателя".

Таковы китайцы вездѣ, гдѣ съ ними имѣютъ дѣло европейцы, —и таковы-же они во Владивостокѣ, какъ извѣстно всякому, кто бывалъ на мѣстномъ рынкѣ и покупалъ провизію съ обвѣсомъ на китайскомъ *безмѣнѣ* (другихъ вѣсовъ они не признаютъ), или получалъ дрова на ихъ складѣ какою-то совершенно произволь-

ною *китайскою саженью* (русскую мѣру они обходятъ) съ самою непозволительною кладкою, или, наконецъ, пріобрѣталъ сѣно не установленными *пудами*, а вполнѣ произвольными *«снопами»*, т. е. пучками, не имѣющими ничего опредѣленнаго, то большими, то маленькими. Плутни мелкихъ китайскихъ торговцевъ въ разносъ также извѣстны всѣмъ. Въ скупкѣ продуктовъ они дѣйствуютъ такъ-же ловко, какъ евреи на югѣ Россіи. Они же на шанхайскихъ аукціонахъ скупаютъ порченный товаръ и прекрасно сбываютъ его мелочною торговлею; на такихъ аукціонахъ они полные хозяева и дружно, по уговору, торгуютъ намѣченныя партіи. Крупныя фирмы, являющіяся въ сущности только компаньонами шанхайскихъ домовъ, если и не практикуютъ грубыхъ пріемовъ обмана, то все-же, преимущественно, сбываютъ шанхайскую залежь или дешевые товары, скупленные цѣлой компанией на тамошнихъ аукціонахъ судовыхъ грузовъ за дешевую цѣну. Цѣны въ такихъ магазинахъ неустойчивы и кто не торгуется — тотъ рискуетъ на плохой вещи переплатить противъ хорошей въ другихъ магазинахъ, если только онъ новичекъ въ сношеніяхъ съ китайцами, и, во всякомъ случаѣ, даже на сравнительно низкой цѣнѣ не получаетъ никакой выгоды сравнительно съ другими покупками, потому что ему сбывается товаръ съ тѣми или другими недостатками. Масса другихъ неуловимыхъ мелочей, вмѣстѣ съ праздничною торговлею, когда остальные магазины закрыты, съ дешевизною китайскихъ служащихъ, специально устроенными дешевыми торговыми помѣщеніями изъ плохихъ матеріаловъ, сплоченностью китайскаго элемента, его ограниченностью потребностей, пронырствомъ и маклачествомъ, — все это даетъ огромный просторъ къ расширенію китайской торговли на счетъ всей остальной. И всюду, всего болѣе, конечно, въ деревняхъ, гдѣ китаецъ прочно устроился, онъ быстро оказывается полнымъ хозяиномъ положенія, забирающимъ въ кабалу окрестное населеніе. Вся контрабанда, какая производится въ краѣ, тайная выкурка сули, сбытъ опиума — все это исключительно поддерживается китайцами. Факты убоя ими для сбыта похищеннаго или заугманнаго скота далеко не единичные. Также обычны между ними всевозможныя стачки для повышенія рыночныхъ цѣнъ на дрова, сѣно, мясо и другіе продукты.

Такова подкладка китайской торговли, съ помощью которой она захватываетъ все большій и большій рынокъ, дѣйствуя весьма солидарно въ разрозненныхъ, казалось-бы, предпріятіяхъ и надвигаясь на все остальное не столько крупными размѣрами отдѣльныхъ фирмъ, сколько ихъ растущею, какъ грибы, числен-

ностью. Стать въ возможность съ успѣхомъ конкуррировать съ ними, не теряя подъ собою почвы, значитъ для всѣхъ прочихъ предпріятій опуститься до китайскаго уровня, — обратить всю торговлю въ какой-то развалъ, признать китайскіе пріемы высшею ступенью коммерческой этики и низвести все подъ знаменатель того китайскаго накладного расхода, который обусловливается лишь исключительною обстановкою, на которую мы только что указывали.

Если это желательно, то, конечно, правы тѣ, кто отрицаетъ опасности китайской конкурренціи. Но едва-ли это такъ. Правильная, добросовѣстная торговля вырабатывается не тѣми пріемами, на какихъ созидается сила китайцевъ; мелочной толкучій рынокъ никогда не былъ и не можетъ быть идеаломъ коммерческаго предпріятія, потому что весь его строй держится одними случайностями и въ немъ самомъ нѣтъ никакихъ устоевъ, которыми онъ дорожилъ-бы ради своей репутаціи. Поэтому надо признать, что извѣстная разумная доля накладныхъ расходовъ, направленная на упроченіе предпріятія, подборъ товаровъ, служащихъ, устройство ихъ быта, самыхъ торговыхъ помѣщеній и всей той сложной обстановки, которая неизбѣжно сопряжена съ существованіемъ сколько-нибудь солидныхъ предпріятій, имѣетъ свою долю выгоды не только для предпринимателя, но и для населенія, подобно тому, какъ улучшенные пути сообщенія хотя и дороже, но выгоднѣе, въ общей экономіи проселковъ съ ихъ распутицами. Правильность торговли, въ итогѣ, сохраняетъ потребителю гораздо больше выгодъ, нежели та единичная экономія, какую, несомнѣнно, онъ можетъ получить иногда при торговлѣ, основанной, главнымъ образомъ, на случаѣ. Товары, напримѣръ, не выписанные спеціально, но пріобрѣтенные при благопріятныхъ условіяхъ на аукціонѣ, притомъ вблизи отъ мѣста ихъ будущаго сбыта, конечно, могутъ и продаваться по пониженнымъ цѣнамъ, но послѣднія всецѣло идутъ на счетъ ихъ качества... Слѣдовательно, есть извѣстный предѣлъ, переходъ за который, внося разладъ въ правильную торговлю, ложится убыточно не столько на купца, сколько на самого потребителя.

Съ другой-же стороны, нѣтъ никакого сомнѣнія и въ томъ, что если *китайскій трудъ* является крупною внѣдрительною силою окраины, а *китайскій капиталъ* не менѣе крупнымъ дѣятелемъ мѣстной торговли, то, въ концѣ-концовъ, все это неизбѣжно отражается соотвѣтствующимъ образомъ и на общемъ соціальномъ положеніи окраиннаго населенія. Отсутствіе русскаго рабочаго во всѣхъ отрасляхъ мѣстной дѣятельности прежде всего являет-

ся результатомъ заполненія всѣхъ ея потребностей именно китайцами. Русскаго рабочаго до сихъ поръ нѣтъ въ краѣ и онъ не имѣетъ даже никакой надежды основаться здѣсь, пока китайцы своею массою будутъ продолжать оттѣснять его далѣе и далѣе отъ могущихъ быть заработковъ. Въ Южно-Уссурійскомъ краѣ, внѣ земледѣлія, русскому дѣйствительно дѣлать почти нечего, такъ какъ всѣ промыслы и ремесла переполнены китайцами и всѣ домашнія городскія работы заняты ими-же. Благодаря этому, весь складъ жизни рабочаго, не исключая и немногочисленныхъ русскихъ представителей, становится въ прямое подчиненіе исключительно китайскимъ порядкамъ и постепенно *окитаивается*, понижая уровень своихъ потребностей матеріальныхъ и моральныхъ. Во Владивостокѣ, гдѣ давленіе китайцевъ сказывается пока наиболѣе сильно (а китайцы давно уже стали надвигаться и на другіе пункты), рабочій классъ не знаетъ обычнаго праздничнаго отдыха и, напротивъ, вынужденно остается безъ дѣла въ дни празднованія *китайцами своего* Новаго года, потому что въ это время вся китайская дѣятельность останавливается и даже базаръ, всецѣло принадлежащій китайцамъ, запирается на замокъ. Скученность рабочаго класса, его антисанитарныя условія жизни все это продуктъ того-же преобладанія китайцевъ въ области труда. Ломается самый языкъ, обращаясь въ какой-то невозможный жаргонъ „моя ходи", „твоя купи" и т. п. По городу все чаще и чаще встрѣчаются русскіе люди, безнадежно ищущіе работы среди рынка, переполненнаго китайцами. Нѣсколько русскихъ артелей, случайно попавшія на постройку желѣзной дороги, вынуждены были бѣжать оттуда, находя условія, установленныя китайскою конкурренціею, безусловно невозможными. Запасные нижніе чины, которыхъ администрація края пытается рядомъ льготныхъ мѣръ хотя-бы временно задержать въ краѣ, въ противовѣсъ китайцамъ, испытавъ на первыхъ-же порахъ полную безработицу, бросаютъ край, потерявъ въ него всякую вѣру, и отъ всей этой безнадежной обстановки, отъ всего этого безнадежнаго исканія заработка остается лишь тотъ печальный осадокъ, что нищенство, пьянство и попрошайничество въ городѣ быстро усиливаются, преступленія, въ особенности кражи, разростаются шире и шире въ средѣ именно русскаго населенія, наглядно свидѣтельствуя о той безпощадной борьбѣ за существованіе, которая все болѣе и болѣе обостряется на окраинѣ подъ вліяніемъ китайцевъ. Быстрый ростъ китайской торговли еще болѣе благопріятствуетъ этому, создавая могущество китайскаго капитала, а съ нимъ и могущество соціальнаго китай-

скаго положенія въ прямой ущербъ русскому. Необыкновенная солидарность и взаимопомощь китайцевъ, поддерживаемая самою ихъ обособленностью и общностью интересовъ въ чужомъ краѣ, гдѣ они являются лишь временными пришельцами, давно уже отмѣчены всѣми наблюдателями мѣстной жизни. Этимъ путемъ, одновременно съ командующимъ положеніемъ въ области труда и капитала, китайцы, незамѣтно для всѣхъ, пріобрѣтаютъ мало-по-малу и политическое господство и изъ безформенной, казалось-бы, массы мелкихъ единицъ умѣютъ, когда нужно, выдѣлять сплоченныя, хотя и негласныя, ассоціаціи, которыя въ состояніи оказать очень сильное и дружное давленіе. Такъ было, напримѣръ, въ недавнемъ столкновеніи ихъ съ могущественною субсидированною японскою компаніею „Ниппонъ-Юзенъ-Кайша", которое впервые наглядно доказало силу китайской сплоченности въ столь крупномъ инцидентѣ и которое, вмѣстѣ съ тѣмъ, кончилось полнымъ торжествомъ китайцевъ... И все это плотно захватывается за предъидущее:—китайскій трудъ, оттѣсняя русскаго рабочаго и господствуя въ нижнихъ слояхъ населенія, которымъ онъ чрезъ то сообщаетъ извѣстную окраску и нежелательную деморализацію, вмѣстѣ съ тѣмъ, своимъ массовымъ потребленіемъ вызываетъ усиленный ростъ китайскаго капитала; опираясь-же на массовый спросъ китайскаго рабочаго люда, въ которомъ онъ имѣетъ надежныхъ партизановъ китаизма, этотъ китайскій капиталъ, съ одной стороны, съ относительною легкостью охватываетъ и остальные слои населенія, съ другой-же—являясь экономическою и политическою силою, организуетъ разрозненныя единицы въ сплоченное упругое цѣлое, которое съ полнымъ успѣхомъ отражаетъ всѣ направляющіеся на него слабые удары и все болѣе и болѣе крѣпнетъ, такъ какъ каждый частный успѣхъ только подтверждаетъ ему ту истину, что съ китайскою сплоченностью борьба немыслима и что полное торжество ея надъ всею мѣстною жизнью—только вопросъ времени.

Не трудно предугадать конечные итоги той борьбы, которая теперь уже достаточно ясно опредѣлилась на всѣхъ главнѣйшихъ поприщахъ окраинной дѣятельности. Правительство стремится создать здѣсь прочную русскую жизнь, преслѣдуя тѣмъ самымъ свои спеціальныя задачи; постройка Сибирской желѣзной дороги еще болѣе усиливаетъ эту потребность и направляетъ заботы правительства къ тому, чтобы здѣсь дѣйствительно окрѣпла русская инициатива, русская дѣятельность, русское населеніе, какъ единственно прочный фундаментъ къ успѣшному осуществленію правительственныхъ задачъ. Но весь служащій элементъ

окраины. Включая войска, вся временная интеллигенція ея не призваны, конечно, къ тому, чтобы создать здѣсь экономическую самостоятельность, такъ какъ ихъ функціи имѣютъ вполнѣ опредѣленное спеціальное назначеніе. Если-же исключить земледѣльческое сословіе, то увидимъ, что во всей остальной экономической дѣятельности, гдѣ прилагается трудъ и капиталъ, жизнь окраины сдавлена — снизу китайскимъ *трудомъ*, а сверху китайскимъ *капиталомъ*, которые, какъ кольца, сжимаютъ ее все сильнѣе и сильнѣе. Это господство китайцевъ, открывая русскому элементу доступъ только къ землѣ, дѣлаетъ всѣ остальныя русскія руки излишними: мало того — оно деморализуетъ эти руки и толкаетъ ихъ на путь всевозможныхъ лишеній, роковымъ образомъ приводящихъ къ преступленію. Самый капиталъ китайскій, конкурренція котораго для поверхностнаго наблюдателя кажется столь желательною, въ концѣ-концовъ, только усиливаетъ застой и даже регрессъ мѣстной жизни.

Всякій иной капиталъ уже около себя самого, непосредственно, создаетъ извѣстную *культурную обстановку*: онъ призываетъ большій или меньшій штатъ служащихъ, усиливающихъ и матеріальное потребленіе, и интенсивность общественныхъ импульсовъ, онъ вызываетъ и поддерживаетъ благотворительную дѣятельность, онъ, наконецъ, вкладываетъ извѣстную свою долю въ почву, ввидѣ солидныхъ построекъ и т. п. Отъ всякаго такого капитала, не китайскаго только, извѣстная часть остается въ краѣ-же и, переходя изъ рукъ въ руки, содѣйствуетъ развитію и поддержкѣ другихъ предпріятій. Образуется циркуляція капитала, источники всевозможныхъ заработковъ, а съ ними и прогрессъ экономической жизни. Не тѣ тенденціи мы видимъ въ капиталѣ китайскомъ. Вступая въ край съ китайцами и оттѣсняя собою все остальное, этотъ капиталъ и самъ почти ничего не оставляетъ въ краѣ, и около себя ставитъ лишь такихъ людей, которые, будучи безусловно враждебны нормальному складу мѣстной жизни, обладаютъ притомъ лишь минимумомъ всѣхъ потребностей, т. е. способны только понизить наличный культурный строй, но никакъ уже не повысить его. Въ итогѣ, при господствѣ китайскаго труда и капитала, край оказывается какъ-бы подъ дѣйствіемъ насоса, который только безпрерывно выкачиваетъ покупныя средства населенія и крайне низкимъ минимумомъ своихъ потребностей уничтожаетъ всю ту побочную мѣстную экономическую и соціальную дѣятельность какая, напротивъ, сама собою развивается въ присутствіи всякаго другого капитала. За кажущуюся благодѣтельность ки-

тайской конкурренции населеніе уплачиваетъ, такимъ образомъ, общимъ пониженіемъ своего матеріальнаго, умственнаго и моральнаго благосостоянія, а государство—обманутыми надеждами на прогрессъ національной жизни на окраинѣ, ради развитія которой оно уже десятки лѣтъ не щадитъ никакихъ средствъ. Разительнымъ примѣромъ можетъ служить совершающаяся постройка Уссурійской желѣзной дороги: до 40 милліоновъ рублей, при ничтожномъ населеніи окраины, были влиты правительствомъ въ мѣстную почву; всюду эта огромная цифра вызвала-бы обогащеніе населенія заработками, сказалась-бы развитіемъ новыхъ предпріятій, подъемомъ всей жизни, —а между тѣмъ здѣсь эти 40 милліоновъ рублей прошли совершенно безслѣдно, какъ дождь въ песчаную почву, потому что все, что могло достаться на долю труда, большею частью поглощено десятками тысячъ китайцевъ, отъ которыхъ давно уже не осталось и слѣда, и ни-же сконцентрировалось въ китайскихъ-же торговыхъ предпріятіяхъ дальнѣйшею угрозою всей остальной торговлѣ! Вотъ результатъ, который, надѣемся, служитъ яркою иллюстраціею къ уразумѣнію истиннаго положенія китайскаго вопроса на Тихоокеанской окраинѣ.

Поэтому, если существованіе порто-франко считается вреднымъ для Приамурскаго края, то во сколько-же разъ пагубнѣе долженъ быть вредъ отъ непрерывно растущей въ краѣ совмѣстной дѣятельности китайскаго труда и капитала, затрогивающихъ собою уже не одну только торговлю, но весь строй мѣстной жизни, сверху до низу? Очевидно, безъ своевременной помощи правительства населенію края придется быстро уступить надвинувшейся на него, со стороны Китая, силѣ и, подчинившись ей экономически, играть только страдательную роль, неся вслѣдъ за своимъ пораженіемъ всѣ тѣ послѣдствія, какія сопряжены съ появленіемъ во главѣ мѣстныхъ дѣятелей и въ качествѣ господствующаго элемента представителей уже не бѣлой, а совершенно чуждой желтой расы... Дальнѣйшія слѣдствія намѣчать, конечно, излишне: они сами собою вытекаютъ изъ положенія вещей.

Мѣры, направленныя къ своевременному предотвращенію подобной плачевной перспективы, по существу должны касаться, разумѣется, уже не одной торговли только, но вообще всего вопроса о китайской конкурренціи въ области труда и капитала, а потому онѣ выходятъ изъ рамокъ настоящаго очерка, имѣющаго ввиду лишь торговые интересы. Тѣмъ не менѣе, въ частности, съ точки зрѣнія торговли края, можно замѣтить, что если закрытіе порто-франко могло-бы дѣйствительно принести

сколько-нибудь существенную услугу русскому сбыту, то это прежде всего тѣмъ, что стѣснилась-бы именно торговля китайская. Тогда вопросъ о цѣляхъ къ закрытію порто-франко, по крайней мѣрѣ, былъ-бы поставленъ правильно и понятно, и населеніе окраины нравственно было-бы обязано нести эту жертву, чтобы оградить край и специальные государственные интересы въ немъ отъ угрожающей опасности, со стороны китайцевъ, въ ущербъ даже нѣкоторымъ личнымъ матеріальнымъ выгодамъ. Но дѣло въ томъ, что вопросомъ о закрытіи порто-франко далеко еще не исчерпывается существенное содержаніе всего китайскаго вопроса:—положеніе китайскаго труда въ краѣ и китайскаго капитала вообще все-таки останется не вырѣшеннымъ, тѣмъ болѣе, что, сохраняя всю специфическую національную торговую обстановку, столь отличную отъ всякой другой, китайскій капиталъ уже и теперь обращается къ сбыту русскихъ товаровъ, примѣняя къ нему всѣ свои обычные пріемы и, прежде всего, невозможный ни для кого другого минимумъ издержекъ и обстановки. Съ этой стороны, слѣдовательно, китайскій капиталъ всегда будетъ давить на русскую торговлю, и потому тутъ должны быть приняты еще другія мѣры, чтобы опять таки, въ концѣ-концовъ, особенно съ открытіемъ Сибирской дороги, не отдать все дѣло въ руки китайцевъ. Примѣры постепеннаго вытѣсненія европейцевъ изъ портовъ Китая и печальные результаты конкурренціи японцевъ съ китайцами въ портахъ Кореи слишкомъ краснорѣчивы, чтобы на нашей окраинѣ, при свободномъ допускѣ сюда китайцевъ, можно было ожидать чего-либо иного. Главное-же, что, съ этой точки зрѣнія, уничтожаетъ полезную сторону проектируемаго закрытія порто-франко, особенно при предполагаемомъ *не полномъ, а сокращенномъ пониженіи тарифа* (да полный едва-ли и возможенъ),—заключается въ томъ, что, какъ показываетъ уже опытъ, благодаря китайцамъ, неизбѣжно разовьется сильная *контрабанда* и эта послѣдняя, при сравнительно небольшихъ и изолированныхъ другъ отъ друга рынкахъ, большою тяжестью падетъ на всю легальную торговлю, подрывая ея сбытъ въ пользу тѣхъ-же китайцевъ. Иначе говоря, если закрытіе порто-франко стѣснитъ остальныя торговыя предпріятія, то это стѣсненіе, практически, для китайцевъ принесетъ только лишнія выгоды, давъ возможность сравнительно легко пользоваться контрабандными оборотами. Примѣры на лицо: контрабандныя сигары почти вытѣснили теперь сигары, прошедшія чрезъ досмотръ, а контрабандный провозъ сули изъ Маньчжуріи и даже выгонка ея въ самомъ краѣ, несмотря на всѣ преслѣ-

лованія, совершаются и до сихъ поръ... Столь-же малоуспѣшнымъ оказывается и надзоръ за хищнической торговлею китайцевъ золотомъ на Амурѣ, у Благовѣщенска... Вотъ, почему, по нашему мнѣнію, на закрытіе порто-франко въ краѣ отнюдь нельзя смотрѣть, на практикѣ, какъ на мѣру существенную въ этомъ отношеніи: ограничивъ европейскій сбытъ товаровъ, стѣснивъ таможенными формальностями даже русскую торговлю, она, въ итогѣ, очень мало коснется одного только китайскаго капитала, который, при своихъ тенденціяхъ, конечно, найдетъ возможность недочеты на легальной торговлѣ покрыть усиленною контрабандою, что для всѣхъ остальныхъ предпріятій будетъ еще хуже, ибо общее положеніе рынка для нихъ сдѣлается крайне неопредѣленнымъ...

Выдѣлять *японскую* торговлю считаемъ излишнимъ, потому что она сравнительно весьма не велика по своимъ оборотамъ и не представляетъ ничего характернаго: къ тому-же торговля эта ограничивается исключительно Владивостокомъ и не выказываетъ даже замѣтнаго прогресса, благодаря давленію тѣхъ-же китайцевъ, въ борьбѣ съ которыми японцы, подобно другимъ, несомнѣнно, также должны потерпѣть пораженіе...

Этимъ мы закончимъ настоящій очеркъ постепеннаго развитія русской торговли въ Приамурскомъ краѣ на протяженіи предшествующаго сорокалѣтія, начиная съ самаго ея возникновенія около средины 50-хъ годовъ. Мы старались дать, по возможности, полную и связную картину этого развитія, или по крайней мѣрѣ, достаточно рельефно отмѣтить главнѣйшія фазисы, чрезъ которые прошла мѣстная торговля, въ зависимости отъ наличной экономической обстановки края при его постепенномъ заселеніи и ростѣ. Личный болѣе чѣмъ двадцатилѣтній опытъ торговой дѣятельности на этой окраинѣ и разносторонния предпріятія и операціи, которыми приходилось руководить или принимать въ нихъ непосредственное участіе, даютъ намъ право на достаточно широкій и вполнѣ установившійся взглядъ на всѣ затронутые вопросы. Отъ вниманія читателя зависитъ отнестись критически къ нашимъ заключеніямъ, но мы ихъ строили на фактахъ, и, надѣемся, никто, во всякомъ случаѣ, не упрекнетъ насъ въ томъ, чтобы мы не были достаточно внимательны къ послѣднимъ, или не желали бы вполнѣ добросовѣстно собрать наличные матеріалы.

СВѢДѢНІЯ

о привезенныхъ къ Владивостокскому порту *иностранныхъ* товарахъ за 1894 годъ.

Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.
[illegible]	11644	35404	14	Быки	37	326	—
[illegible]	2	15	—	Бичевка	3	13	—
[illegible]	139	826	39	Бисквиты	40	215	10
[illegible]	15	97	—	Барменитъ	5	36	—
[illegible]	8	49	—	Бензинъ	1	3	—
[illegible]	735	1050	29	Брезенты	28	235	33
[illegible]	5	30	—	Бланки	3	2	15
[illegible]	3	50	—	Бумажный товаръ	1131	2817	23
[illegible]	1	14	—	Бронзовыя издѣлія	2	5	36
[illegible]	9	155	34	Бѣлье	14	105	22
[illegible]	257	939	12	Буксинъ	2	27	33
[illegible]	30	220	20	Билліардъ	5	53	20
[illegible]	1	6	25	Барабаны	2	2	25
[illegible]	66	102	—	Банки	1	3	12
[illegible]	565	1444	06	Бочки	50	—	—
Бамбуковыя издѣлія	130	406	10	Бархатъ	3	22	20
Башмаки	52	222	—	Бумажныя издѣлія	998	2934	05
Бѣлилъ желѣзныхъ	92	647	32	Багеты	1	1	—
[illegible]	2	35	—	Болты	156	844	14
[illegible]	50	221	—	Блоки	3	28	10
[illegible]	348	1034	35	Бязь	81	643	14

Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуд.	Ф.
[illegible]	600	3115	—
[illegible]	1	3	—
[illegible]	1	3	12
[illegible]	2	8	—
[illegible]	16	55	21
[illegible]	5	16	18
[illegible]	1	1	20
[illegible]	1476	2194	03
[illegible]	647	2823	01
[illegible]	219	1218	05
[illegible]	81	129	05
[illegible]	374	1891	33
[illegible]	69	204	25
[illegible]	7	22	—
[illegible]	50	206	36
[illegible]	542	618	37
[illegible]	535	834	26
[illegible]	1	9	
[illegible]	11	38	—
[illegible]	5	46	—
[illegible]	7	7	32
[illegible]	21	109	04
[illegible]	8	24	
[illegible]	15	38	22
[illegible]	1	3	25
[illegible]	1	7	—
[illegible]	5	27	22
[illegible]	8	6	—
[illegible]	1	3	—
[illegible]	9	69	—
Воскъ	81	215	—
Веревочныя издѣлія	83	178	[illegible]
Вермишель	1992	6806	[illegible]
Варижки	5	19	[illegible]
[illegible]	3	9	[illegible]
Виноградныя вина:			
Пеншучія въ ящикахъ	242	350	[illegible]
» въ бочкахъ	65	124	[illegible]
[illegible]	53	124	[illegible]
Груши	801	651	[illegible]
[illegible]	172	863	
Гвозди	1985	[illegible]	—
[illegible]	6764	28450	[illegible]
Горошекъ	105	795	[illegible]
Глиняныя издѣлія	604	[illegible]	[illegible]
Горшки	313	349	[illegible]
[illegible]	2	4	
[illegible]	1	15	
[illegible]	4	16	[illegible]
Гильзы прт.	1	16	—
Гардины	10	41	
Галантерейный товаръ	102	301	[illegible]
Гильзы папиросн.	18	11	[illegible]
[illegible]	[illegible]	20	18
Гастрономическій товаръ	8	19	[illegible]
Глобусы	1	2	[illegible]
[illegible]	1	4	[illegible]
[illegible]	20	740	
[illegible]	1	5	
[illegible]	6	20	[illegible]
[illegible]	16	49	07

Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.
Гранитъ	110	2136	—	Замазка	76	573	18
Гвозди подкови	682	2867	08	Зубной порошокъ	1	4	—
Горохъ	5	7	15	Змѣйки	2	4	—
[illegible]	28	325	16	Занавѣски	1	7	20
[illegible]	1253	4264	38	Замки	5	16	06
[illegible]	11	79	—	Заклепки	28	248	20
Дронежи	1321	3551	04	Земледѣльч. орудія	34	70	18
Деревянныя издѣлія	147	845	20	Изящныя издѣлія	7	54	—
[illegible]	1672	274	—	Инструменты разн.	129	251	32
[illegible]	104	569	26	Игрушки	71	393	—
[illegible]	11	16	29	Имбирь	66	347	20
[illegible]	130	1553	09	Изюмъ	101	412	10
[illegible]	68	175	—	Известь	279	1450	—
[illegible]	3	9	32	Индѣйки	4	2	—
[illegible]	2	1	11	Издѣлія музыкальн	6	38	—
[illegible]	62	176	—	Иголки	3	6	15
[illegible]	1	3	—	Камень мыльный	27	67	—
[illegible]	146	244	07	Капуста	11	130	—
„ глазиров.	10525	39221	18	Купоросъ	2	13	12
„ листовое	13523	88562	25	Кружева	18	53	—
„ цинкован.	16212	51155	—	Крупа перловая	25	98	—
Жиръ рыбій	71	205	16	Клеенка	6	18	20
Жернова	11	240	18	Колокола	1	4	—
Жесть	473	2854	—	Котелки	6	27	28
Жилеты	1	1	13	Краски	1242	2829	02
Желатинъ	2	5	08	Корзины	219	302	06
Жидкость	6	53	26	Каки	10	39	—
Зонтики	32	134	20	Карета	1	35	—
Зеркала	80	365	27	Клей	93	421	02
Записныя книжки	2	2	08	Камень разный	3156	1541	14
Зелень	283	535	31	Корсеты	2	4	26

Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуды.
Книги	53	242	02	Коренья	2	3
Консервы	541	1002	27	Коньки	2	11
Кожи	169	934	07	Конфекты, варен., шекол.	9	19
Коробки	3	4	—	[illegible]	10	27
Камни	30	120	—	Консервы	1	9
Канете	22	111	20	Камни огнеупорные	1291	917
Квасцы	16	77	—	[illegible]	2	9
Кислоты	48	139	—	[illegible]	7	32
Ковры	81	438	31	Калоши	2	5
Колеса	562	413	14	[illegible]	2	14
[illegible]	3	30	18	Крапива морская	4	15
Кофе	24	120	—	Кисти	3	19
[illegible]	25	791	—	Кирки	4	128
[illegible]	147	686	07	Каучукъ	2	6
[illegible]	9	32	33	Картузы	4	11
[illegible] принадл.	5	17	33	Кольца желѣзн.	5	35
Краски	94	1108	01	Капсюли	2	8
[illegible]	6	35	—	Канцелярскія принадл.	1	5
[illegible] издѣлія	1	21	—	Крахмалъ	247	515
Канарейки	6	—	—	Кострюли	17	27
Клозеты	4	24	—	Клей	17	7
Каталоги	2	2	—	Коньякъ, ликеры и ромъ въ ящикахъ	269	496
Колоніальный товаръ	21	184	—	Тоже, въ бочкахъ	2	13
Кирпичъ огнеупорный	31000	3740	—	Лукъ	344	1145
Коксъ	716	9684	—	Лолка	1	
Корица	1	1	—	Лекарства	64	265
Картонъ	371	1448	—	Лакирован. издѣлія	80	388
Кожевенный товаръ	42	212	22	Лампы	206	1716
Карболеніумъ	12	43	—	Лимонадъ	240	418
Клѣтки	2	4	35	Лавровый листъ	11	68
Кульки	20	199	21			

Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуд.	Фун.	Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуд.	Фун.
Линолеумъ	8	80	07	Минералы	1	2	—
Льняной товаръ	1	7	—	Мазь экипажная	14	35	07
[illegible]	2	14	24	Мѣха	37	66	—
[illegible]	112	939	—	Москательный товаръ	109	666	34
Ламповыя стекла	11	48	—	Мотаузъ	8	102	—
[illegible]	101	256	05	Мелочной товаръ	1	4	15
[illegible]	1	4	17	Миндаль	1	19	34
[illegible]	15	959	39	Макароны	102	102	—
[illegible]	9	10	—	Музыкальные инстр.	27	104	13
[illegible]	4	66	10	Молотки	1	15	—
[illegible]	169	4833	32	Мускатные орѣхи	1	—	—
[illegible]	3	11	29	Мундштуки	1	3	—
Манометры	2	1	20	Мельхіоровый товаръ	1	1	—
Масло бобовое	3065	6500	—	Матерія ютовая	11	12	—
Металлическ. издѣлія	126	1312	28	Мускусъ	1	6	—
[illegible]	155	469	08	Мачты	2	6	—
[illegible]	2940	10615	18	Масло дегтярное	1	5	—
[illegible]	427	206	13	„ растительное	1026	4028	10
[illegible]	428	6144	05	Маргаринъ	10	23	30
Мука	298214	502998	25	Мѣдная посуда	27	175	37
Мануфактурн. товаръ	8723	62939	16	Мизо	4	15	—
[illegible]	14	67	20	Масло коровье	9	86	33
[illegible]	56	159	10	„ касторовое	16	39	13
[illegible]	371	1877	06	[illegible]	21	80	16
[illegible]	759	6961	28	[illegible]	391	1762	09
[illegible]	90	695	38	[illegible]	13	32	29
[illegible]	197	458	32	[illegible]	158	1309	30
[illegible]	146	427	39	[illegible]	5	85	07
[illegible]	123	823	25	[illegible]	14	248	—
[illegible]	210	532	17	[illegible]	2	1	10
[illegible]	1930	4042	23	[illegible]	5	33	—

Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Мѣст.	Пуды.
Офицерскія вещи	1	1	35	Пикули	95	297
[illegible]	1	—		[illegible]	664	1405
Огурцы	16	14	—	Платье	558	3618
Отруби	10	23	30	Провизія	721	271[illegible]
Оптическіе товары	2	4	03	Пуговицы	32	88
[illegible]	29	42	34	Проволока	1954	11018
[illegible]	505	2299	37	Порохъ	22	63
[illegible]	1282	3167		Папиросная бумага	6	11
Орѣхи	5036	9657	26	Печенье	64	206
[illegible]	120	290		[illegible]	75	24[illegible]
[illegible]	10	41		[illegible]	108	671
[illegible]	230	937	37	[illegible]	5	3[illegible]
Окорока	64	243	05	Пшеница	10229	56517
Олифа	83	129	28	Полушки	6	11
Одѣяла	250	1609	06	Плиты надгробныя	31	17
Обручи	1	1		[illegible]	4	7
Обувь	50	401	16	[illegible]	2	8
Очки	1	1	—	[illegible]	1	—
[illegible]	1	1	—	Палки	1	1
[illegible]	5	100	—	Продукты	2	32
[illegible]	20	41	—	Полотенцы	59	309
[illegible]	38	208		Пологи	1	6
[illegible]	3	47	—	Паруса	1	6
[illegible]	1	17	17	Парафинъ	10	41
Оловянныя издѣлія	14	23	12	Пальто	3	20
[illegible]	109	89	11	Патроны	52	217
Перецъ	171	534	20	Принадлежн. ружейныя	6	16
Парфюмерія	11	265	25	[illegible]	16	170
[illegible]	350	2082		[illegible]	5	12
Прессъ копировальн.	1	4		Позументы	3	7
[illegible]	29	199	—	Письма	2	—

Название товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.	Название товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.
Пробочники	1	11	—	Принадл. электрич.	6	62	—
Пояса	5	25	28	Перевязки	4	38	11
Плахи	779	1294	10	Пролетки	1	30	—
Пробки	64	45	30	Паркетъ	43	180	—
Піанино	12	226	28	Палатки	2	8	05
Печи	43	208	20	Пиво и портеръ	1604	8164	19
Презервы	200	401	12	Рыба соленая	173	765	09
Пыжи	2	5	19	Разный товаръ	42037	119757	37
Плитныя части	260	771	03	Рисъ	85070	334408	19
Плюшъ	1	4	13	Рамы	8	27	20
Подковы	51	127	38	Рубашки	29	157	—
Парусина	8	87	16	Рыпа соленая	23	95	04
Плуги	43	1553	26	Рамки	13	37	—
Пружины	2	18	32	Растенія	171	315	05
Перья птичьи	2	—	—	Редиска	45	270	—
Пассажирскія вещи	1	2	—	Ремни	4	68	05
Передки	2	3	33	Рѣдкости	104	1811	16
Папки	4	47	04	Револьверы	1	14	—
Песочная бумага	1	14	01	Ружья	422	1098	12
Полотно	11	81	18	Розы	10	15	—
Портсигары	8	22	—	Ракушки	1	4	—
Письмен. принадлежн.	3	13	—	Резинов. издѣлія	36	67	33
Перчатки	4	18	24	Ромашка	1	4	—
Помпы	1	9	—	Рыболовн. принадл.	1	1	—
Пряжки	3	15	10	Рожки	121	42	13
Планки деревян.	10	71	07	Ружейныя принадлежн.	1	16	—
Пакля	9	24	34	Рессоры	1	20	—
Помидоры	1	11	—	Рельсы	38555	19088	10
Перегон. кубъ	1	8	—	Рыба копченая	9	31	—
Пушнина	2	8	07	Рюмки	6	18	—
Портмоне	4	18	—	Рояль	1	41	17

[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	Названіе товара.	[illegible]	[illegible]	Фунт.
[illegible]	1	—	12	[illegible]	19	123	2[illegible]
[illegible]	3	9	10	[illegible]	5	19	
[illegible]	1	5	—	[illegible]	129	523	33
[illegible]	5	94	21	[illegible]	204	224	35
[illegible]	7	31	26	[illegible]	11	15	26
[illegible]	3	19		Стекл. издѣлія	260	1467	28
[illegible]	8	52	—	Стекло листовое	5989	15872	36
[illegible]	1	2		Скотъ рогатый	4		
[illegible]	1	1	—	Соломен. шляпы	7	17	
[illegible]	184	1614	26	[illegible]	142	1156	8
[illegible]	25	172	39	[illegible]	3	17	—
[illegible]	102	155	03	[illegible]	7	7	3
[illegible]	3306	7020	34	[illegible]	148	5525	14
[illegible]	155	295	32	Склянки	2	17	
[illegible]	1282	3438	29	Стулья	79	242	5
[illegible]	83	114		[illegible]	6	49	
[illegible]	29	136	37	[illegible]	1	1	[illegible]
[illegible]	17	155	12	Сардинки	262	637	[illegible]
[illegible]	11	37	19	[illegible]	8	29	
[illegible]	133	174	11	[illegible]	59	280	14
[illegible]	2	11	—	[illegible]	173	145	[illegible]
[illegible]	9	45	—	[illegible]	22	60	2[illegible]
[illegible]	87	321	09	[illegible]	75	144	15
[illegible]	75	384	23	[illegible]	57	289	2[illegible]
Серебро	1	—	—	[illegible]	3	8	
[illegible]	31	100	—	[illegible]	1	—	—
[illegible]	3	4	24	[illegible]	1	13	—
[illegible]	[illegible]24	87[illegible]	26	[illegible]	1	2	—
[illegible]	52085	9909[illegible]	05	[illegible]	4	31	
[illegible]	2124	28[illegible]		Солдатскія вещи	3	9	0[illegible]
[illegible]	354	1870	26	Стальныя издѣлія	1	1	[illegible]

Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.
Столярныя издѣлія	37	404	12	Уголь древесный	2915	4636	—
Скатерти	1	9	—	Уксусъ	51	130	06
С[illegible]	2	4	26	Умбра	2	9	22
[illegible]	7	6	16	Умывальники	9	33	—
[illegible]	[illegible]	11329	18	Уксусный эфиръ	1	3	—
[illegible]	[illegible]	155	20	Фрукты	12962	16969	29
[illegible]	[illegible]	1081	20	Фанерки	2	4	—
[illegible]	3	2	—	Финики	320	1922	26
[illegible]	[illegible]	3859	27	Фарфоров. издѣлія	4842	10785	01
[illegible]	12	24	—	Фильтры	2	25	34
[illegible]	4	5	21	Фотограф. принадл.	61	354	16
[illegible]	16	43	—	Фонари	20	74	27
Тушь	2	3	16	Фейерверки	1	4	—
Тазы	3	44	25	Фитили ламповые	1	7	22
Трава морская	38	326	—	Хмель	40	92	08
Точила	483	641	34	Хлѣбъ	1	8	—
Телѣжки	6	42	22	Хлопушки	111	481	22
Толь	3248	6895	17	Хлѣбн. сѣмянъ	255	581	35
Телефоны	7	33	—	Хирургич. принадл.	3	3	05
Тминъ	8	25	—	Химическій товаръ	58	4187	22
Топорища	4	6	—	Цвѣты	24	109	29
Табачницы	4	9	—	Циновки	604	21	—
Термометры	1	6	15	Цѣпи желѣзн.	10	148	—
Трубы музыкальн.	1	2	—	Цементъ	26859	297320	—
Тачки	66	2483	15	Цикорій	3	17	07
Типогр. принадлежн.	14	191	16	Цукаты	6	12	—
Тросъ	5	94	01	Цѣпи часовыя	1	2	—
Ткань бумажн.	4	25	—	Цинкъ	62	226	36
Театральн. принадл.	2	745	—	Цвѣтники	1	8	—
Табакъ курительн.	1	—	5½	Цинков. вещи	36	26	32
Уголь каменный	4782	645719	—	Чесунча	1	1	20

Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуд.	Фунт.	Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуд.	Фунт.
Чумиза	1	9	—	Шкуры	52	301	13
Черносливъ	22	32	—	Шлюпки	4	—	—
Чашки жестян.	4920	3403	28	Шторы	7	89	24
Черепица	16	720	—	Шнурки	3	46	21
Чайники	4	4	—	Ширмы	44	137	—
Чай	7942	23525	14	Шерстян. товаръ	24	153	25
Части желѣзн.	2398	2860	20	Шубы	61	257	15
Чернила	182	942	16	Шланги	3	6	29
[illegible]	63	230	18	Шарнеры	1	9	—
Чемоданы	92	245	18	Шелкъ	3	16	11
Чулочн. товаръ	30	111	37	Шипучее вино	354	722	—
Чашки для вѣсовъ	5	8	—	Щетки	18	89	38
Черепахов. издѣл.	4	23	—	Этикеты	1	—	—
Чеснокъ	267	810	27	Эссенціи фруктов.	14	28	—
Чернильницы	1	3	—	„ уксусн.	107	321	—
Чулки	16	83	32	Экипажи	28	2297	10
Чугун. издѣлія	144	164	—	Экстрактъ клюкв.	9	25	—
Части баржъ	556	2959	05	Электрич. принадл.	1	3	—
Чугунъ	112	298	38	Юфть	3	29	—
Шкафы желѣзн.	19	185	—	Ютовая матерія	4	20	—
Шелковыя издѣлія	371	420	22	Якоря	79	1653	—
Шертингъ	17	111	19	Языки соленые	1	1	—
Шары	52	46	20	Японскія вещи	1384	6488	—
Шапки	4	6	01	Яблоки сушен.	211	421	37
Шляпы	83	220	28	Ящики кожан.	27	87	34
Шримсы	132	689	26	Яйца	2623	15136	20
Швейныя машины	63	253	04				
Шутихи	29	298	21	Всего	369233	2800795	10½

СВѢДѢНІЯ

о привезенныхъ къ Владивостокскому порту *русскихъ* товаровъ за 1894 годъ.

Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.
Аптекарскій товаръ:				Брусника	201	1460	05
[illegible]	156	959	23	[illegible]	10	40	16
[illegible]	189	542	27	[illegible]	20	51	15
Асфальтъ	21	1590	—	Бомбы	2396	19215	09
Алебастръ	3030	18150	—	Боевые заряды	1011	1635	34
[illegible]	143	191	10	Благовонные товары	18	72	34
[illegible]	2	1	30	Болты желѣзные	376	2300	25
[illegible]	1	3	35	Вязанныя издѣлія	5	23	25
[illegible]	6	115	26	Велосипеды	25	99	31
[illegible]	47	299	32	Веревки	368	1419	11
[illegible]	1825	11057	—	Винныя ягоды	1	5	
[illegible]	4	45		Вода фруктовая	51	274	21
[illegible]	100	1158		Винтовки	1124	9014	05
[illegible]	23	71	22	Ваниль	2	1	05
[illegible]	63	505	10	Валенки	2	10	-
[illegible]	1	2	--	Вѣсы	29	240	26
Бензинъ	—	17	04	Винтовки учебн.	19	138	21
Брезенты	406	1655	35	Воинская кладь	76	554	39
Бумага	621	2163	33	Вагонныя принадлежн.	277	5518	—
Бѣлила желѣзн.	63	190	=	Вѣнокъ металлич.	1	1	10
Бакалейн. товаръ	493	1571	21	Вишни маринов.	4	14	10

Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуд.	Фунт.
Вьюшки	1	5	29
Вьюки кавалер.	8	97	21
Войлока	40	253	22
Вата	19	61	23
Вѣялки	4	48	—
Водочныя издѣлія (бут. 102.439)	2855	8266	15
Вино шипучее (б. 17.493)	765	1261	—
Вино не шипучее (бут. 110.200)	2272	12577	25
Вино въ бочкахъ	—	209	08
Винты	6	113	14
Вакса	55	367	04
Галантерейн. товаръ	783	2351	36
Гудронъ	9	143	35
Гири чугун.	66	946	01
Галоши резинов	118	430	26
Галстухи	1	1	13
Горчица	135	365	19
Гильзы папиросн.	909	529	08
Грибы	51	104	13
Горошекъ	2	6	25
Гумміарабикъ	2	3	12
Гастрономич. товаръ	145	417	24
Гармоніи	25	99	05
Гильзы латун.	250	1437	—
Геодезическіе инструм.	18	82	30
Гипсъ	3	33	02
Гвозди	295	567	21
Гидроаульты	2	3	17
Галеты	6	17	07
Горшки эмалиров.	2	21	06

Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуд.	Фунт.
Груши	1	6	08
Горѣлки ламповыя	2	8	12
Гранаты чугун.	358	2366	05
Дуги	37	53	13
Деготь	1	8	—
Двуколки	5702	31390	28
Дробь	17	89	20
Деревян. издѣлія	90	507	19
» » двери	1	2	10
Домашнія вещи	493	3042	08
Елочныя украшенія	2	4	24
Жернова	1	1	35
Желатинъ	3	4	32
Желѣзо	24775	254178	03
Желѣзныя издѣлія	117	933	11
Замки	1	11	—
Завязки желѣзн.	2	35400	—
Зарядные ящики	20	288	25
Земледѣльческ. орудія	4	33	15
Зелень	2	3	—
Золотыя издѣлія	2	7	03
Зонтики	3	12	26
Замазка	9	44	34
Зеркала	23	159	10
Инструменты	112	737	12
Игрушки	21	111	12
Изюмъ	56	169	23
Иконы	22	111	—
Икра паюсная	44	195	26
Изоляторы фарфор	255	1576	27
Инжиръ	17	60	38

Названіе товара	Мѣстъ	Пуд.	Фунт.	Названіе товара	Мѣстъ	Пуд.	Фунт.
[illegible]	1580	1056	07	[illegible]	42	137	37
Кожевен. товаръ	206	1515	03	Кирпичъ огнеупорный	10000	1862	20
[illegible]	1	12	35	Куртки шведскіе	1	2	35
Краски	5	1	[illegible]	Крахмалъ	6	14	—
[illegible]	101	[illegible]	07	Крупа манная	28	73	14
Кровати	137	251	31	„ перловая	8	26	10
[illegible]	193	1088	13	Карболеніумъ	2	30	15
[illegible]	5	7	20	Картонъ	4	40	—
[illegible]	1	—	28	Конопля	19	21	
[illegible]	9882	[illegible]	09	Кастрюли	1	3	13
[illegible]	2	6	37	Комфора	1	3	05
Книги	277	1364	29	Коробки пустыя	7	13	14
[illegible]	40	153	07	Косы	5	93	25
Косметич. товаръ	12	61	26	Картузн. товаръ	53	100	16
[illegible]	10	24	37	Коромыслы	2	8	12
[illegible]	105	2475	39	Кондитерскіе издѣлія	—	11088	11
[illegible]	142	1053	10	Керосинъ (56.290 ящ.)	—	66064	35
[illegible]	5	25	17	Коньякъ (4.879 бут.)	—	—	
[illegible]	76	535	—	Ковры	13	65	36
[illegible]	8251	35152	29	Лопаты	295	1869	35
[illegible]	5	7	—	Лавровый листъ	11	54	37
[illegible]	62	181	15	Ложки деревянные	60	20	10
[illegible]	59	114	06	Лампы	24	242	08
[illegible]	39	250	34	Листы желѣзные	895	1788	26
[illegible]	52	244	34	Лакъ	—	411	10
[illegible]	1049	16050	—	Ликеры (72 бут.)	—	—	
[illegible]	269	1889	01	Мѣдь	25	528	34
[illegible]	98	1059	37	Молотки	2	11	08
Крестьянское платье	50	172	26	Молота	1	4	25
Контрольн. снаряд	7	55	34	Мыло	2896	7961	11
Котлы артельн.	23	260	12	Музыкальн. инструм.	39	402	24

Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.
Мануфактурн. товар	8299	41051	13	Мячики	12	50	20
Мерлушки	5	17	30	Москатель сухой	143	563	17
Мебель	280	2842	21	Матрацы	3	15	14
Масло коровье	2570	12583	03	Мастика	2	34	35
Машина пишущ.	1	—	25	Модный товаръ	17	53	06
Мука	15926	76375	12	Масло конопляное	61	162	10
Макароны	463	595	28	„ деревянное	8	61	18
Маслины	3	17	20	„ льняное	1	2	15
Молоко	10	17	10	Мохъ сулемовый	1	1	21
Масло ламповое	1	2	10	Мишени	5	21	04
„ растительн.	435	1310	10	Мазь самоварная	1	2	20
Мѣдныя издѣлія	103	671	26	Мотаузъ	7	40	34
Мѣшки	347	2173	22	Миндаль	3	6	—
Мраморн. издѣлія	15	117	—	Масло минер. боч. 182	—	2276	—
Машины швейныя	23	199	20	Медъ бут. 10.650	—	—	—
Минеральныя воды	4	25	—	Махорка	—	1652	30
Мѣлъ	4	114	10	Мѣхи кузнечные	2	38	—
Мѣха	18	113	39	Нашатырь	3	23	15
Москательный товаръ	105	333	06	Напилки	3	8	20
Мундирн. вещи	768	7831	01	Ножев. товаръ	4	12	10
Мазь колесная	39	88	—	Нефтян. сало	1	1	21
Мостовыя части	2977	64245	20	Накидки	1	2	35
Молотилки	36	630	—	Ноты	1	1	—
Мельхіоровыя издѣлія	1	2	—	Наковальни	3	7	05
Медикаменты	50	385	30	Нафталинъ	2	3	29
Марля	1	11	02	Наливки 3.830 бут.	—	—	—
Машинныя части	104	618	09	Охра	2	29	28
Мины	160	3230	—	Освѣтит. и п. аппар.	16	50	25
Металлич. издѣлія	151	876	12	Обувь	454	2146	35
Маховикъ	1	39	19	Оселки камен.	1	1	21
Масло горчичное	4	11	30	Орѣхи	25	165	05

Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.
Овчины	2	8	31	Пушнина	209	507	36
Оглобли	5	20	—	Пемза	1	—	20
Одѣяла вербл.	31	184	20	Порохъ	4412	15697	05
Олифа	65	1258	15	Платформы	734	37450	—
Офицерскія вещи	22	138	28	Полушубки	81	465	22
Обои	68	480	12	Патроны боевыя	25981	35631	27
Оптическій товаръ	5	39	10	Паровозы	41	7564	—
Олово	5	10	23	Пшеница	3758	22071	36
Охотничьи принадл.	1	2	10	Перчатки	7	22	07
Обмундиров. вещи	17	263	01	Парусин. издѣлія	254	1629	14
Оптическіе инструм.	2	45	05	Помпы	1	7	02
Поташъ	1	5	13	Пуговицы	2	5	—
[illegible]	45	179	08	Парфюмери. товар	64	284	23
[illegible]	1	3	05	Пряжа льняная	2	11	15
[illegible]	686	3053	10	Паркетъ	164	463	20
[illegible]	4	20	10	Папиросная бумага	30	344	09
[illegible]	4	37	35	Перецъ	1	1	39
[illegible]	1	4	20	Папиросы 16.008.500 шт.	—	—	—
[illegible]	54	695	20	Пиво 355.550 бут.	—	—	—
[illegible]	2	17	04	Портеръ 7.160 бут.	—	—	—
[illegible]	18	25	01	Ручки желѣзныя	1	1	—
[illegible]	4	21	23	Ремни	2	8	15
[illegible]	337	2804	14	Ружейный товаръ	9	32	08
[illegible]	2	60	34	Растенія	1	1	24
[illegible]	13	32	34	Рельсов. подкладки	17999	29072	—
[illegible]	1	1	10	Рукавицы	20	93	10
Платье	184	1057	22	Рожь	84094	378462	—
Пакля	219	1392	39	Рельсы	57348	657421	02
Полотнян. товаръ	15	115	18	Резина	22	245	39
Палатки парус.	26	153	07	Рояль	1	25	20
Плуги	272	728	—	Рубашки	2	4	30

Название товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.	Название товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.
Рыба	4158	74516	38	Сало	2	20	—
Рисъ	402	2231	04	Сельтерская вода	2	10	37
Рессоры	300	266	10	Сухари	6988	15566	28
[illegible]	13486	34068		[illegible]	1077	[illegible]353	17
Ракеты боевыя	300	1782	35	Сѣдла	7	64	02
Ружья	15	82	11	Снаряды	340	1840	—
Ромашка	1	6	25	Сумки патронныя	9	63	21
Рыбій жиръ	1	2	13	Стекла ламповыя	3	19	33
Ромъ 1.396 бут.	—	—	—	Станки машинные	1244	9181	05
[illegible] товаръ	6229	[illegible]	11	Станокъ прицѣл.	1	3	—
[illegible]	1	2	20	Сапожный товаръ	535	3021	36
[illegible] товаръ	352	1676	22	Серебрян. издѣлія	3	4	18
[illegible]	1507	6644	—	Скипидаръ	38	156	32
[illegible]	15	[illegible]	07	Сѣмяна	11	58	32
Ступени мраморныя	6	30	—	Сѣти рыболовныя	2	12	—
Свѣчи восковыя	255	1378	28	Солодъ	58	232	20
Составъ сажный	4	7	38	Синька	10	12	35
Станокъ столярн.	1	—	20	Сажа голландская	3	4	23
Сѣра	1	4	—	Смолка	9	17	—
Соль	625	3112	20	Сода	7	23	28
Селедки	4	36	—	Сахаръ	—	87551	34½
Сталь	196	671	33	Сахарный песокъ	—	2784	16
Свѣчи стеариновыя	5650	14875	15	Сахарная пудра	—	32	10
Сардинки	29	39	—	Спички 4.890.000 кор.	1273	4753	38
Самовары	99	729	22	Сигары 155.500 шт.	—	—	—
Сапоги	63	411	37	Спиртъ 2.665.812,27 гр.	965	18057	—
Свинецъ	35	100	11	Тесьма	1	6	—
Стекло листов.	195	1580	14	Толь кровельный	381	561	19
Смазочн. принадл.	198	4267	08	Тиски желѣзные	33	57	37
Сыръ	32	175	35	Телеграфн. принадлежн.	112	963	08
Сбруя	79	381	15	Трубы	181	3835	21

Название товара.	Мѣста.	Пуды.	Фунты.	Название товара.	Мѣста.	Пуды.	Фунты.
Трость.........	186	2729	06	Цикорій..............	2	5	[illegible]
Топоры..............	65	317	31	Цементъ.	21425	225247	38
Тузлукъ..............	2	14	12	Черника...............	1	6	10
Тесьма..............	6	81	25	Чугунъ..................	555	8506	35
Тумбы...............	6	45	09	Чернила..................	12	21	22
Трава Кузьмича..........	1	3	—	Чай....................	1	3	18
Табакъ 213.619 фунт.....	—	-	—	Части кранъ............	159	5841	25
Телеграфн. груза........	—	533	32	Чернослив..............	25	81	30
Уголь каменный.........	—	343560	—	Часы..................	8	13	32
Упряжь..................	190	1617	29	Чугунная посуда........	151	582	24
Уксусъ................	75	93	20	Чулки..................	9	62	29
Уксусная эссенція.......	151	894	10	Чертежныя принадлежн..	1	3	21
Утюги...................	3	14	-	Чемоданы..............	4	10	10
Ухваты..............	4	14		Штампы желѣзные	3	15	33
Улей съ пчелами.......	51	61	20	Шпалы..............	9	65	25
Фитили ламповые	1	4	28	Шрифтъ.............	29	165	
Фотографич. принадлеж....	55	194	21	Шорный товаръ........	50	216	29
Фонари..............	17	124	10	Шкуры...............	75	216	--
Фрукты сухіе..........	46	65	27	Шкафы желѣзные.....	15	290	39
Фигуры [illegible].........	1	1	11	Шарманки............	3	5	25
Флаги..............	2	1	25	Шапки..............	11	57	11
Физическіе инструменты.	8	23	13	Шапки [illegible].......	87	573	29
Фисташки............	1	3	30	Шелкъ..............	5	31	--
Холсты...............	661	1051	26	Шпагатъ..............	7	13	07
Хирургическ. инструм....	22	172	—	Шляпы.................	1	3	06
Хлопчато-бумажн. товаръ.	85	776	09	Шерстяные товары......	92	505	30
Хронометры............	1	1	27	Шарфы................	29	87	09
Хмель..................	4	10	10	Шелковый товаръ......	7	14	11
Цѣпи желѣзныя........	10	513	30	Щетки.................	4	15	27
Цинкъ.................	875	1674	25	Эфиръ...............	8	45	34
Церковныя вещи.......	141	647	20	Экипажи...............	62	1511	08

Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Мѣстъ.	Пуды.	Фунт.
Элементы.	1	3	—	Якоря минные..........	100	1225	—
Этикеты.	1	1	—	Языкъ желѣзный.......	1	2	35
Экстрактъ клюк.........	2	3	14	Якоря желѣзные........	3	731	—
Ягоды.	86	1168	02	Всего.....	404870	3025688	$12\frac{3}{4}$

СВѢДѢНІЯ

о привезенныхъ къ Владивостокскому порту *иностранныхъ* товарахъ за 1895 годъ.

Названіе товара.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Пуды.	Фунт.
Апельсины	31511	13	[illegible]	19922	31
Асфальтъ	1648	—	[illegible]	56	—
Аппараты гимнастич.	6	15	Бутылки пустыя	263	—
» физическіе	960	33	Бобы	109	10
Ананасы	194	27	Бичева	134	10
[illegible]	21	—	Вѣсы съ принадл.	331	21
Аптекарскіе товары	1836	34	Вѣера	70	15
[illegible]	70	16	Войлокъ	26	33
Аппараты электрич.	35	12	Вата	4502	23
Алебастръ	2584	—	Ванны	38	08
Альбомы	32	—	Вязанныя издѣлія	190	—
Бочки пустыя	20	—	Вакса	468	02
Бамбукъ	721	20	Веревки	1505	03
Бумага разная	3744	12	Водочныя издѣлія 2.113.07 бут.	—	—
[illegible]	131	30	» » 9 боч.	13	—
Бумажные товары	16949	20	Ведра	266	
[illegible]	—	—	Велосипеды	11	—
[illegible]	414	17	Вино шипучее, 4.352 мѣст.	142	—
[illegible]	22	—	» не шипучее 2.728²/₁₀ б.	380	22
[illegible]	28	—	Воскъ	11	—
Бензинъ	37	—	Вино въ бочкахъ	657	12

Названіе товара.	Пуды.	Фунты.
Вермишель	9652	30
Вода сельтерская	2280	
» минеральная	1318	30
Горшки глиняные	215	
Гипсъ	5277	20
[illegible]	98	
[illegible]	2	-
[illegible]	10	07
[illegible]	1	–
[illegible]	100	37
[illegible]	7	
[illegible]	23697	04
[illegible]	33000	-
Галантерейн. товаръ	2784	29
[illegible]	2424	38
[illegible]	1097	29
[illegible]	279	
[illegible]	843	20
[illegible]	358	
[illegible]	18	
[illegible]	134	
[illegible]	10766	21
[illegible]	994	—
Дрогическій товаръ	3626	
[illegible]	1864	37
Желѣзо	227809	33
Жестян. издѣлія	18911	34
Желѣзн.	71271	18
Жернова	43	15
Желатинъ	79	20
[illegible]	1071	32
[illegible]	1611	28
[illegible]	40	05
Зонтики	43	16
Иголки	27	27
Игрушки	579	17
Инструменты музыкальн.	629	02
» разныя	36	29
[illegible]	213	—
[illegible]	431	23
[illegible]	1	—
[illegible]	74	15
[illegible]	315	[illegible]
[illegible]	81	[illegible]
[illegible]	2584	—
[illegible]	16	18
[illegible]	85	—
[illegible]	536	
[illegible]	1040	[illegible]
[illegible]	10	11
Каменныя издѣлія	11825	[illegible]
Камни точильные	55	
Каучуковыя издѣлія	11	
Косметическіе товары	1	-
Карандаши	27	—
Камни мельничн.	996	
» разные	5101	10
[illegible]	2736	37
[illegible]	844	[illegible]
[illegible]	529	02
Кожевенный товаръ	6869	[illegible]
Крючки для платья	4	—

Названіе товара.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Пуды.	Фунт.
Картофель	1247	38	Минералы	311	39
Колеса	1220	—	Мебель	4092	33
Китайскія издѣлія	52	13	Мыло	6682	36
Картины	16	11	Масло чайное	202	—
Канцелярскія принадл.	694	30	Масло китовое	75	26
Консервы	4980	33	Масло (дере) минеральн.	37	—
Книги	104	33	Масло орѣховое	380	38
Краски	18723	19	Мука картофельная	1132	20
Кровати	2132	—	Машинныя части	93405	18
Квасцы	74	33	Мѣшки	9317	03
Конверты	65	20	Москательн. товаръ	32	20
Кондитерск. издѣлія	12	13	Маты	4971	25
Кофе	215	38	Машины разныя	7612	—
Кирпичи	23684	23	Машины земледѣльч.	3568	—
Коксъ	945	—	Мазь	1326	—
Лукъ	348	05	Машины швейныя	397	06
Льняное издѣліе	2	34	Масло коровье	14718	23
Лампы	174	04	Мука	851463	34
Листъ бамбуковый	22	16	Мелочной товаръ	29	—
Лекарства	53	01	Мануфактурн. товаръ	262725	24
Лакиров. вещи	85	—	Масштабы	—	27
Лопаты	3632	20	Мѣль	8621	15
Лакъ	1	35	Мясо	3859	14
Матрацы	74	—	Мышеловки	4	20
Металлич. издѣлія	39	21	Молоко консервованн.	1144	15
Матерія	1523	—	Нанка	16106	14
Масло репейное	64	—	Нитки	141	—
Метлы	149	01	Набивка	27	32
Мята	176	—	Ножи	47	05
Мизо	57	—	Невода	121	—
Мѣдныя издѣлія	6295	17	Наковальни	349	—

Названіе товара.	Пуды.	Фунт.
Наждакъ	109	20
Ножницы	6	13
Окорока	193	14
Очески хлопчатые	156	35
Обои	278	18
Одежда	1799	29
[illegible]	139	—
Олово	184	—
Охотничьи принадлежн.	4	35
Оловянныя издѣлія	545	22
Одѣяла	5010	22
Огнестрѣльн. припасы	4782	—
Овощи	9539	17
Орѣхи	6226	28
Обувь	2212	14
Образцы товаровъ	10	20
Платье готовое	143	33
Патроны	1387	—
Печенье	486	19
Пиво въ бочкахъ	2594	35
Перецъ	311	27
Парусина	58	—
Порохъ	108	07
[illegible]	29	09
Пиво въ бутылк., 79049 бут.	1397	—
Парфюмерный товаръ	1944	23
Пряности	186	—
Приправы	55	10
Паста	14	03
Пуговицы	7	11
[illegible]	2117	—

Названіе товара.	Пуды.	Фунт.
Пшеница	19079	21
Пенька	1244	[illegible]
Проволока	1726	—
Пакля	65	[illegible]
Посуда разная	3257	[illegible]
Палки	6	[illegible]
[illegible]	98	[illegible]
Провизія	7136	[illegible]
Плиты	1466	[illegible]
Пружины	67	—
Перья стальныя	19	[illegible]
[illegible]	1054	[illegible]
[illegible]	868	[illegible]
[illegible]	209	[illegible]
[illegible]	135	[illegible]
[illegible]	94	[illegible]
Рыбій жиръ	[illegible]	[illegible]
Растенія	125	[illegible]
Рогожи	26	[illegible]
Рѣдкости	1871	[illegible]
Резиновыя издѣлія	[illegible]	30
Рельсы	31841	[illegible]
Разный товаръ	374815	12
[illegible]	[illegible]	[illegible]
Стекла ламповыя	[illegible]	[illegible]
Скипидаръ	77	—
Сандалъ	[illegible]	[illegible]
Смазочныя вещи	[illegible]	—
Сорочки	41	[illegible]
Сундуки кожан.	[illegible]	[illegible]
[illegible]	221	11

Названіе товара.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Пуды.	Фунт.
Солонина	40950	—	Трубы разныя	822	39
[illegible]	1214	15	Тесьма	11	37
Сапоги	5	20	Топоры	1278	03
Сухари	263	39	Тиклосъ	162	20
[illegible]	155	35	Табакъ	—	07½
Солодъ	451	—	Уголь древесный	8080	30
Смолы	569	02	Уксусъ	237	22
Сигары	7	08	Уголь каменный	899871	20
Сыръ	612	06	Умывальники	41	39
[illegible]	115	30	Уточки	1	—
Стеклянныя издѣлія	3124	19	Уксусная эссенція	3491	20
[illegible]	135085	31	Финики	96	12
Семена	160	—	Фарфоровыя издѣлія	7426	36
Сплсти	4	—	Фрукты	80385	—
Соусы	1155	—	Фейерверки	133	—
Сардины	1471	38	Фланель	45	—
Стальныя издѣлія	177	21	Фильтры	10	—
Сѣти	1	—	Химическіе препараты	430	28
Сѣра	869	—	Хрящи морскіе	19	04
Селитра	446	—	Хлопушки	210	36
Сажа	355	—	Хлопокъ	64	18
Сало	1676	12	Хмель	1578	23
Сургучъ	576	29	Цементъ	294886	—
Сковороды	506	10	Циновки	775	35
Съѣстные припасы	608	38	Цвѣты	9	36
Свѣчи	1931	23	Чашки китайскія	1716	08
Стекло листовое	32237	19	Часы	191	31
Соя	11019	25	Чемоданы	572	12
Сливы	16	—	Чулочный товаръ	4	20
Туалетныя вещи	4542	15	Части резервуара	8875	—
Телѣжки	1	—	Чугунъ	699	—

Названіе товара.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Пуды.	Фунт.
Чеснокъ	409	05	Ширмы	69	—
Черносливъ	64	—	Щетки	161	—
Черепаховыя издѣлія	5	21	Экраны	12	34
Чернила	171	10	Экипажи съ принадлежн.	444	13
Чай	59065	35	Электрическія принадл.	521	07
Шертингъ	330	38	Экстракты	1	—
Шкуры	7	10	Яблоки	112	—
Шапки	29	16	Японскія вещи	3096	—
Шримсы	264	29	Ящики пустые	7	29
Шерстян. товаръ	21	30	Яйца	1670	—
Шкурки наждачныя	3	25	Ячмень	21963	04
Шляпы	11	—	Якоря	54	37
Шубы	74	—	Ямбы (43000 тэлей)	123	03
Шелковыя издѣлія	1108	17			
Шкуры воловыя	243	—	Всего	4370973	07½

СВѢДѢНІЯ

о привезенныхъ къ Владивостокскому порту *русскихъ* товарахъ за 1895 годъ.

Названіе товара.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Пуды.	Фунт.
Арматуры	165	20	Бумажныя издѣлія	209	11
Аптечный товаръ	14	30	Благовонный товаръ	187	29
Алкоголь	52	12	Бродни	12	—
Артиллер. грузъ	1417	11	Бакалейный товаръ	5802	—
Аппараты разные	22	29	Бумажная ткань	26	15
Аспидныя доски	3	20	Буксы	99	11
Альбомы	9	33	Бинокли	1	15
Аптекарскіе товары	793	38	Бомбоньерки	11	—
Аппаратъ Пристмана	2000	—	Багажъ переселенцевъ	18404	12
Аптечныя вещи	1142	—	Бревна, 4,582 шт.	—	—
Ареометры	—	25	Балыки	78	05
Асбестъ	47	06	Бороны	3	36
Абрикосы	8	07	Болты	301	32
[illegible]	2	30	Бумага	17	—
[illegible]	* 29559	28	Бруски точильн.	25	35
[illegible]	67	13	[illegible]	5259	14
[illegible]	204	04	[illegible]	347	10
Бисквиты	41	08	[illegible]	145	28
Быки	4	07	[illegible]	—	24
[illegible]	4419	-	Блоки желѣзн.	49	08
Бензинъ	72	37	Брусника	741	18

10*

Названіе товара.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Пуды.	Фунт.
Балки	390	—	Валенки	265	01
Бумага папиросная	71	—	Вывѣски	1	—
» наждачная	140	06	Ватерпасы	2	—
Благовонныя товары	14	05	Варежки	1	33
[illegible]	27	—	Вѣсы	173	—
[illegible]	245	02	Войлокъ	571	14
Бѣлила свинц.	1159	27	Вагоны товарн.	99050	04
[illegible]	12	20	Винныя ягоды	10	—
[illegible]	62	25	Верстаки	65	10
Брансбойты	126	31	Вишни сушен.	5	—
Барказы разобранн.	11360	—	Водолазныя принадл.	56	31
Бура	16	39	Ветошь	437	13
Воскъ	8	23	Винты	409	09
Воинская кладь	94694	14	Воронки	13	22
Водомѣры	42	30	Волосъ	101	38
Варенье	1549	05	Галантерейный товаръ	2392	17
Вино нешипучее, 177,748 бут.	22037	27	Гальваническія принадл.	181	20
Визига	8	33	Горошекъ	38	29
Вѣялки	49	—	Голуби почтовые	40	09
Вино шипучее, 19,498 бут.	84	—	Гастрономическій товаръ	130	33
Водочн. издѣлія, 125,975 бут.	16184	20	Гидропульты	6	36
Вакса	1041	16	Губки	3	03
Втулки чугунн.	34	35	Гири	108	14
Воздушный насосъ	5	10	Гармоніи	95	12
Вата	23	15	Галстухи	14	04
Веревки	1277	08	Горчица	232	33
Велосипеды	11	30	Гранаты боевыя	22296	—
Винтовки	639	10	Гильзы папиросн.	1562	37
Вода фруктовая	765	08	Гвоздика	1	27
Ведра	188	10	Гвозди	3329	17
Варъ	14	20	Галоши	217	22

Названіе товара.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Пуды.	Фунт.
Грибы	245	30	Заряды	472	15
Галанки	29	37	Замазка	90	36
Горны	82	10	Замки	20	14
Галеты	76	28	Заступы	103	20
Гарніусъ	58	07	Зеркала	105	32
Глина	133	21	Запалы для [illegible]	1	10
Гипсъ	5	18	Инженерныя трубы	267	22
Гвозди	66936	27	Инструменты разныя	99	—
Гробы	449	12	Игрушки	157	—
Дерево орѣховое	20		Икра	24	20
[illegible]	4554	15	Изюмъ	82	32
Дрожжи	6	20	Имбирь	10	15
Деготь	107	14	Инструменты математич.	485	03
Деревянн. изделія	73	12	Известь	37	—
Дыни	27	26	Иконы	241	19
Духи	12	08	Игольный товаръ	6	30
Дышло	1	—	Инструменты астрономич.	26	30
Двери	11	08	» пожарн.	113	16
Дрова	6	08	» хирургическ.	10	05
Ёлочныя украшенія	18	11	» буравныя	83	—
Желѣзо листовое	189556	07	» музыкальн.	142	05
Желѣзнодорожн. накладки	9468	—	» физическ.	33	04
Желѣзныя издѣлія	38050	29	Іодъ	4	03
Жиръ скотскій	1209	02	Кондитерскіе товары	17366	10
Жиръ селедочный	950	—	Коньякъ, 6,180 бут.	316	25
Желатинъ	16	19	Крахмалъ	60	10
Жестян. издѣлія	131	27	Канаты	1602	06
Жесть	5569	09	Книги	1603	17
Зонтики	3	22	Ковры	176	05
Заклепки	1124	38	Кровати	547	27
Запасныя части паровоз.	7585	36	Кирки	2638	15

Названіе товара.	Пуды.	Фунты.	Названіе товара.	Пуды.	Фунты.
[illegible]	11873	03	Керосинъ, 68,366 ящ.	153823	26
[illegible]	331	05	Кислота сѣрная	218	
Косметическіе товары	185	39	Кокс	31	19
[illegible]	21402	10	[illegible]	693	27
Кожевенн. товаръ	2571	39	[illegible]	9	09
Крупа овсяная	1030		Коробки пустыя	2	15
Крючки желѣзные	70	19	[illegible]	237	06
Крупа гречневая	7335	09	[illegible]	2	02
[illegible]	40	06	[illegible]	10	24
[illegible]	26158	—	Ключи	11	30
[illegible]	1911	07	Камины	277	—
[illegible]	266	28	Крупа манная	65	
[illegible]	14	36	Кувшины	25	08
Кофе	7	35	[illegible]	9	34
[illegible]	87	14	[illegible]	13	39
[illegible]	16592	26	[illegible]	3	15
[illegible]	350	01	[illegible]	3	14
Канцелярскія принадл.	223	31	Кудель льняная	160	17
[illegible]	1	—	Кухня походная	57	35
Картузный товаръ	155	30	Крючки телеграфные	1581	—
Катеръ паровой	4810	08	Лакъ	866	12
Колбасы	67	21	[illegible]	2938	37
[illegible]	3	20	[illegible]	392	36
[illegible]	76	05	[illegible]	270	26
Клинья стальн.	125	—	Лавровый листъ	22	28
Камни литографскіе	882	38	[illegible]	3	—
Кожухи	120	—	[illegible]	8	08
[illegible]	5644	08	[illegible]	1	32
Картонъ	13	38	[illegible]	111	16
[illegible]	746	20	[illegible]	204	30
[illegible]	17	19	[illegible]	8	24

Названіе товара.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Пуды.	Фунт.
Лодки разобранн.	437	18	Мины	1072	—
Ливеръ	2	01	Минныя принадлежн.	391	07
Масло коровье	18653	36	Масло подсолнечное	45	20
Мука	37581	02	» минеральное	6790	03
Макароны	1726	21	» вагонное	2363	32
Мыло	10185	05	Медъ, 12,000 бут.	1159	—
Мануфактурн. товаръ	49618	23	Мята	14	08
Махорка	1597	02	Мѣдь	765	20
Мебель	1226	04	Медицинскія вещи	2887	—
Машина Ремингтона	6	26	Молотки	43	27
Металлическія издѣлія	202	18	Машины швейныя	106	37
Масло миндальное	73	—	Москательный товаръ	362	05
» коноплян.	332	33	Мельница	86	27
Муфты стальныя	134	—	Мѣха	82	15
Масло прованское	194	15	Медикаменты	6375	22
Малина	12	09	Масло оливковое	5	39
Музыкальныя принадл.	53	06	» машинное	2618	39
Мармеладъ	2	39	Машины землелѣльч.	131	29
Машинныя части	2450	01	Мраморныя издѣлія	3618	22
Мѣдныя издѣлія	429	19	Матеріи разныя	7	11
Машины разныя	2932	34	Мѣшки	445	22
Манекенъ	10	—	Молочный товаръ	25	07
Монпасье	15	34	Магнитъ	8	—
Мазь	137	08	Мельницы кофейныя	1	15
Мотыги	2	32	Молотилки	97	—
Мастика	11	30	Мостовыя части	210470	14
Минные корпуса	2128	—	Мумія	49	34
Мѣлъ	593	03	Мензуры	13	36
Марсала	18	27	Масло костян.	1	—
Матрацы	5	08	Модели	1	23
Минные якоря	3000	—	Масло горчичное	6	—

Названіе товаровъ.	Пуды.	Фунты.	Названіе товара.	Пуды.	Фунты.
[illegible]	4	—	[illegible]	59	08
Мука картофельная	16	30	[illegible]	235	31
[illegible]	3	07	Офицерскія вещи	120	—
Масло деревянное	2171	37	[illegible]	52	02
Мороженицы	22	—	[illegible]	174	20
Мельхіоровыя издѣлія	19	15	[illegible]	403	20
[illegible]	3	20	Обтирка	100	35
[illegible]	500	—	Оси желѣзныя	35	
Мѣха кузнечные	2	20	Охра	228	28
Модный товаръ	22	27	Олифа	8	08
Маслянки	11	12	Олеонафтъ	202	27
Накладки желѣзныя	18914		Одежда	235	39
Наковальни	715	17	[illegible]	686	35
[illegible]	55	27	Охотничьи принадл.	58	35
[illegible]	108	16	[illegible]	1	08
[illegible]	667	07	Овощи сушеныя	1	20
[illegible]	7	04	[illegible]	579	09
[illegible]	358	02	[illegible]	34	27
Невода	24	33	[illegible]	156	35
Пастилки	3	03	Образцы [illegible]	—	15
[illegible]	261	35	Олифа	86	37
[illegible]	67	16	[illegible]	5660	—
[illegible]	39	31	Полотно	248	19
[illegible]	176	—	Портовый грузъ	2572	06
[illegible]	229	01	Посуда стеклян.	157	18
Оси стальныя	10	11	Проводники	282	29
Обувь	1683	38	Платье готовое	554	05
[illegible]	81	21	Поплавки стальные	255	—
Огнестрѣльн. принадл.	292	29	[illegible]	76	34
[illegible]	30	35	[illegible]	148	10
[illegible]	16	39	[illegible]	54	35

Названіе товара.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Пуды.	Фун.
Плуги	1113	18	Повозки	6691	—
Платки	287	10	Пружины	10	—
Посуда разная	1854	38	Папки	169	05
Почтово-телеграфн. вещи	1	08	Получахлы	3	36
Пистоны	40	05	Перчатки	43	19
Папиросы 28.210.000 шт.	491	18	Поташъ	49	36
Пироксилинъ	1661	09	Посылки	5	05
Проволока	19680	—	Постели	—	30
Пробки	54	09	Приборы физическіе	5	35
Палатки	903	14	Паштеты	11	29
Пакля	37239	—	Помпы	6	01
Песокъ сахарный	233	12	Полотенцы	5	11
Плоды	1	17	Пушнина	984	05
Портреты	83	39	Парфюмерный товаръ	123	36
Подсвѣчники	4	20	Перья стальныя	5	12
Пудра сахарная	37	32	Парафинъ	31	35
Проволока телеграфн.	1471	—	Проволока мѣдная	10	08
Пенька	120	—	Платье крестильное	9	20
Подкладки рельсовыя	11631	15	Пилы	158	04
Пиронафтъ	24	17	Письменныя принадлежн.	448	—
Паровозы и тендера съ принадл.	50483	—	Пемза	26	19
Полушубки	656	23	Перецъ	2	29
Пиво 521.595 бут.	47471	19	Папиросницы	32	17
Прутки мѣдные	106	10	Пассажирскія вещи	33	02
Порошокъ карандащн.	94	30	Приборы Анслера	28	32
Пасхальный товаръ	23	37	Порохъ и патроны	21359	29
Портеръ 24.600 бут.	3546	12	Папахи	4	15
Плиты чугунныя	92	35	Платформы	11321	20
Приборъ для спуска кессоновъ.	1122	—	Пушечныя принадлежн.	5955	36
Пуговицы	8	20	Парусина	5291	07
Пушки	2642	20	Разные товары	165852	05

Названіе товара.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Пуды.	Фунт.
[illegible]	2725[illegible]	17	С[illegible]	117	2[illegible]
Рукавицы	21	18	Спаржа	5	28
Рашпиля	1	30	Сукно	465	27
Рыжики	5	03	Соль	13075	30
Рельсовыя скрѣпленія	7714	—	Судки	17	20
Резиновыя издѣлія	607	19	Сѣдла	65	18
Рѣзцы для ракетъ	5	37	С[illegible]	4512	07
Рамы желѣзныя	654	20	С[illegible]	82	[illegible]
Рубашки	130	27	Сте[illegible]	19	25
Рояли	204	20	Со[illegible]	564	[illegible]
Ружейныя принадлежн.	285	10	Станки токарные	263	26
Рисъ	8	23	Смолка	77	21
Рахатъ лукумъ	2	38	Сахаръ	[illegible]	07
Рамки	22	26	Сарпинка	9	[illegible]
Ромъ 1.822 бут.	13	24	Статуэтки	8	1[illegible]
Рыба копченая	2267	14	Скатерти	32	2[illegible]
Ремни	46	—	Станки типографск.	70	31
Рогожи	754	25	Серпы	2	2[illegible]
Рожь	312230	—	Снаряды	15739	19
Рыболовн. принадлежн.	33	10	Ступки	27	38
Рельсы	1317364	06	Сакъ-вояжи	7	08
Ртуть	14	12	Сельди	145	20
Револьверы	10	29	Сухари	44064	32
Ручки деревян.	4	02	Счеты деревян.	6	27
Равендукъ	80	—	Солдатскія вещи	84	10
Рыба соленая	74578	25	Спиртъ 1.899.082 33/100	14835	37
Сталь	14431	08	Сѣмяна	16	37
Сургучъ	15	39	Сѣялки	5	15
С[illegible]	2	02	Сыръ	477	20
С[illegible]	251	08	Сало	2228	21
С[illegible]а	13477	24	Составъ для смазки	17	30

Названіе товара	Пуды	Фунты	Названіе товара	Пуды	Фунты
Сигары	50	-	Табачныя издѣл., 265,674 ф.	15397	35
Сливы	43	17	[illegible]	21	15
[illegible]	577	01	Телеграфныя принадлежн.	2674	25
Стальныя издѣлія	57	11	Топоры	680	05
Свѣчи восковыя	1148	09	Трубки дистанціонн.	39	15
Сардины	204	22	[illegible]	13232	—
Свѣчи разныя	[illegible]	05	Трубы дымогарныя	725	16
Станки разные	305	35	Точила	71	23
Скобяной товаръ	1005	20	[illegible]	4	28
[illegible]	424		[illegible]	1	26
[illegible]	1007	32	[illegible]	6356	05
[illegible]	11	24	[illegible]	14	10
[illegible]	42	30	[illegible]	20	10
[illegible]	1040	16	[illegible]	626	—
[illegible]	596	14	[illegible]	178	14
[illegible]	4	22	Топографическ. принадл.	3	30
[illegible]	25	25	[illegible]	2529	15
[illegible]	31	08	Трубки водомѣрныя	10	39
[illegible]	34	05	Уголь каменный	990310	—
[illegible]	243	33	[illegible]	50	07
Снаряды контрольн.	38	12	[illegible]	22	25
Станки прядильные	14	17	[illegible]	7	33
Стекло	[illegible]	05	Упряжь	1619	37
[illegible]	3	11	[illegible]	23	26
[illegible]	1	30	[illegible]	5	36
[illegible]	11	13	[illegible]	40	04
[illegible]	331	33	Фотографическ. принадл.	387	26
[illegible]	48	24	Фонари	33	07
[illegible]	4	07	Фейерверки	1	—
Сѣти для миннаго загражденія	116	19	Фуражки	28	37
Сѣти торпедныя	609	31	Фитили	27	17

Названіе товара.	Пуды.	Фунт.	Названіе товара.	Пуды.	Фунт.
Фрукты сушен.	3	25	Шары стеклян.	144	27
Фисташки	33	12	Шкафы холодильн.	26	39
Футорей	2	06	Шашки	161	19
Флагдукъ	113	30	Шампанское	497	30
Халва	177	06	Шарфы	21	25
Храповики	6	08	Шерстяной товаръ	276	21
Холстъ	3552	15	Шкафъ несгораемый	342	10
Хлопчатка	290	08	Шайки	6	23
Хмель	6	35	Шайбы	106	—
Церковныя вещи	383	38	Шубы разныя	155	34
Цѣпи	3829	01	Шрапнель	482	06
Цвѣты	2	23	Шеколадъ	45	11
Цементъ	341143	—	Шитье	1	39
Цинкъ	3224	27	Шланги	622	36
Цикорій	8	—	Щетки	59	30
Черносливъ	49	14	Щетина	3	39
Чернила	170	29	Этикеты	3	23
Чугунныя издѣлія	166	19	Эссенція фруктовая	2	04
[illegible]	3	27	» уксусная	161	23
[illegible]	762	10	Экстрактъ клюквенн.	405	07
[illegible]	178	25	Экипажи	1234	—
[illegible]	16	10	[illegible]	321	[illegible]
Чертежи	8	18	[illegible]	6	—
Чемоданы	284	33	[illegible]	50	—
Чулочный товаръ	31	06	[illegible]	6	
Шелковыя издѣлія	33	37	[illegible]	12584	
[illegible]	6	08	[illegible]	25	2
Шашки офицерскія	150	26	[illegible]	6	16
Шляпы	15	03	Якоря	921	30
Шафранъ	1	25	[illegible]	459	[illegible]
Шрифты	30	08			
Шорный товаръ	1268	25	Всего	5419360	11

ВѢДОМОСТЬ

товарамъ, привезеннымъ въ Николаевскъ н/А. въ 1894 г.

	Пуды.	С. Руб.
Чай кирпичный.	256.000	1.886.751
Чай байховый	92.700	872.600
Мука	36.200	-
Сахаръ	102.000	
Соль	155.500	—
Спиртъ	1.371	
Керосинъ	41.600	685.371
Спички въ коробкахъ.	1.770	—
„	940	—
„ въ коробкахъ загранични.	113	3.420
Свѣчи стеариновыя	12.283	-
Мыло	6.200	24.500
Сало, масло	7.500	28.806
Вина загранични. въ бочкахъ	50	750
„ „ „ бутылкахъ	10	
„ русскія въ бутылкахъ	2.000	-
„ „ „ бочкахъ	2.037	
Пиво и портеръ русскій въ бут..	750	- -
„ „ „ загранични. въ бут. . . .	50	
Крѣпкіе напитки „	60	—
Минеральныя воды	1.300	3.000
Крѣпкіе напитки русскіе	2.000	8.257
Обувь.	1.600	—
Домашн. и кухон. утварь	15.225	207.169
Табачныя издѣлія русск.	1.000	—
Табакъ русскій.	10.512	-

	Пуды.	С. Руб.
Сигары заграничн.	14	—
Краски „	4.816	32.367
„ русскіе	2.248	—
Шампанское	75	20.240
Цементъ, алебастръ, гипсъ	80.885	—
Москательный товаръ	3.500	37.500
Листовое желѣзо	11.569	—
„ „ цинкованное	2.562	—
Желѣзо сортовое	48.970	—
Желѣзныя издѣлія	22.000	—
Рельсы	39.981	—
Машины	19.200	215.000
1 пароходъ и 8 баржъ	59.100	—
Бакалейный товаръ, фрукты и консервы	37.700	100.742
Стекло оконное	13.000	36.300
Мануфактурный товаръ	22.000	691.000
Одежда готовая	6.634	280.000
Мебель	1.600	19.400
Разные товары	125.202	—
	1.251.827	7.153.143

ВѢДОМОСТЬ

товарамъ, привезеннымъ въ Николаевскъ н/А въ 1895 г.

	Пуд.	Руб. Сер.
I. Заграничные:		
Стеклян. и фарфоров.	1.006	12.500
Красочные матерiалы.	7.450	36.600
Кондиторскiе товары	430	5.000
Рисъ и проч. полев. произведенiя.	9.115	21.000
Топоры, инструменты и др. стальн. товары.	6.880	72.000
Машины, машинн. части и проч.	49.500	293.800
Бичевки, канаты и нитки	6.144	45.500
Минеральныя воды.	205	1.700
Мука	66.540	144.550
Мыло	3.835	20.000
Лубочныя издѣл., рогожи и мѣшки холщев.	3.985	17.000
Письменныя и швейныя машины, велосипеды.	2.220	40.000
Туалетныя вещи	75	3.000
Сало и масло	3.325	30.000
Аптекарскiе товары.	1.460	35.000
Галантерейные товары	775	38.750
Москательные »	5.900	19.225
Фрукты	1.745	11.825
Строительные матерiалы	6.575	14.500
Консервы	2.835	37.000
Техническiе предметы	3.740	32.000
Химическiе товары	3.635	11.000
Писчая бумага.	1.430	11.700
Бумажный товаръ	2.055	11.000
Резиновыя издѣлiя.	130	9.000
Земледѣльческiя орудiя.	20.485	210.525

	Пуд.	Руб. Сер.
Одежда и бѣлье	1.030	52.000
Мануфактурный товаръ	1.200	160.500
Колоніальный »	2.565	36.000
Фотографическія принадлежности	65	1.000
Вино	—	22.000
[illegible]	250	14.500
[illegible]	785	16.300
Керосинъ	118	500
[illegible]	16	3.500
[illegible]	194.845	3.285.000
Желѣзн., жестян. и мѣдн. издѣлія	23.760	142.250
Разные товары	11.516	94.500
Мебель и домашняя утварь	5.420	54.725
[illegible]	—	25.000
Парфюмерный товаръ	150	7.200
Музыкальные инструменты	815	22.000
[illegible]	-	7.600
Пароходы съ принадлежностями	64.000	1.075.200
Табакъ листовой	1.625	9.100
Сигары	—	900
Соль	89.335	65.500
Свѣчи	6.095	42.750
Оконное стекло	14.255	38.450
Рельсы желѣзнодорожныя	500	900
[illegible]	25	625
Желѣзо	87.655	243.200
Чугунныя издѣлія	4.800	23.100
Портеръ и пиво	—	5.000
Оружіе	1.750	28.925
Игрушки и мелочной товаръ	665	13.750
	1.027.655	6.676.150

	Пуд.	Руб. Сер.
II. РУССКІЯ.		
Фрукты	2.364	10.600
Аптекарские товары	836	1.100
Мануфактурн. и шелков. товары	39.346	1.064.400
Бакалейные и москательные товары	20.519	81.100
Техническіе предметы и инструменты	827	11.000
Стеклянныя и фарфоровыя издѣлія	5.276	42.000
Галантерейный товаръ	1.153	6.000
Строительные материалы	12.706	14.500
Чай	4.700	23.000
Свечи	—	16.500
Табакъ, сигары и папиросы	—	208.000
Минеральныя воды	—	1.500
Вино	—	223.000
Шампанское	—	8.200
Сахарныя издѣлія, конфекты	12.601	140.000
Музыкальные инструменты	283	4.300
Одежда готовая	4.816	217.000
Каменный уголь	66.000	—
Парфюмерный товаръ и туалетное мыло	623	19.000
Бумага	3.336	36.000
Канатныя издѣлія и бечевка	5.459	38.000
Краски	3.148	13.400
Мелочной товаръ	1.596	13.400
Желѣзные и мѣдные товары	17.458	14.500
Желѣзо	40.309	107.000
Мука	71.600	120.000
Керосинъ	51.867	103.600

	Пуд.	Руб. Сер
Консервы	1.460	14.000
Оружие	300	17.500
Соль	7.061	6.000
Сахаръ	93.640	575.000
Стекло оконное	6.472	16.000
Спиртъ	—	84.000
Ю[illegible]	—	4.200
М[illegible]	1.430	10.000
Машины и запасныя части	11.900	155.000
М[illegible]	4.800	23.000
С[illegible]	19.700	155.000
Масло коровье	3.000	25.700
Мас[illegible]	5.000	22.000
Разные товары	16.934	108.500
	540.903	3.[illegible]89.500

Количество судовъ, посѣтившихъ Владивостокъ въ навигацію 1894 года и привезеннаго груза.

Откуда.	Національность.	Суда.	Количество.	Общая вмѣстимость въ тонн.	Количество груза въ тоннахъ.	*Примѣчаніе.*
Изъ Японіи.	Русскихъ.	Паров.	10	5.148	4.601	Включая ж. д. 1042 тон.
	Нѣмецкихъ.	„	9	6.785	6.292	„ уголь 4398 „
	Японскихъ.	„	10	13.980	6.935	„ ж. д. 35 „
	„	Шхун.	2	196	76	
	Англійскихъ.	„	1	400	750	Весь казенный.
Китая.	Русскихъ.	Паров.	11	6.793	5.364	
	Нѣмецкихъ.	„	12	8.822	9.206	
	Японскихъ.	„	5	5.800	2.916	Включая ж. д. 64 тон.
	Англійскихъ.	„	5	6.241	2.033	
Кореи.	Японскихъ.	Паров.	1	712	673	
С.-Франциск.	Американскихъ.	Шхун.	1	1.572	2.031	
Гамбурга.	Норвежскихъ.	Паров.	2	2.264	4.109	
	Нѣмецкихъ.	„	1	551	474	
Англіи.	Англійскихъ.	Паров.	2	3.498	6.906	Включая д. дока цемента [illegible]

Откуда.	Національность.	Суда.	Количество.	Общая вмѣстимость въ тонн.	Количество груза въ тоннахъ.	*Примѣчаніе.*
Изъ Петербурга.	Русскихъ.	Паров.	1	2.943	3.582	Включая ж. д. 1477 тон. » казен. 1946 »
»	Нѣмецкихъ.	»	1	1.812	2.962	» » 151 » » ж. д. 2764 »
	Англійскихъ.	»	2	3.001	7.197	» » » 6070 »
Одессы.	Русскихъ.	Паров.	12	27.049	21.773	Включая ж. д. 9650 тон » казен. 7122 »
	Нѣмецкихъ.	»	1	886	1.946	
	Норвежскихъ.	»	4	4.852	6.179	» ж. д. 481 » » казен. 3131 »
	Англійскихъ.	»	2	3.313	5.688	» » 3235 » » ж. д. 1954 »
Николаевск. на Амурѣ.	Русскихъ.	Паров.	13	5.797	643	Включая уголь 175 тон.
	Нѣмецкихъ.	»	10	7.171	2.300	» » 1020 »
	Норвежскихъ.	»	1	904	не было	
	Англійскихъ.	»	1	1.355	тоже	
Острова Сахалина.	Русскихъ.	Паров.	4	8.375	00.02	
	Нѣмецкихъ.	»	11	7.875	8.890	Включая уголь 7331 тон. » капуст. 1050 »
	Норвежскихъ.	»	1	541	1.200	Все уголь.
Петропавл.	Русскихъ.	Шхун.	1	100	не было	
(Камчатки).	Нѣмецкихъ.	Паров.	4	2.904	103	
Находки.	Нѣмецкихъ.	Паров.	3	2.145	1.850	Все капуста.
Ольги.	Русскихъ.	Паров.	1	714	400	Все капуста.
»	Нѣмецкихъ.	»	3	2.169	2.650	Тоже.
Посьета.	Нѣмецкихъ.	Паров.	1	714	не было	

Резюме помѣщенной выше таблицы:

Національность.	Количество.	Общая вмѣстимость въ тоннахъ.	Количество груза въ тоннахъ.
Русскихъ	53	56.919	36.366
Нѣмецкихъ	56	41.834	36.673
Японскихъ	19	21.088	11.350
Англійскихъ	12	17.408	21.824
Американскихъ	1	1.572	2.031
Норвежскихъ	8	8.561	11.488
Всего	149	147.382	119.732

Движеніе грузовъ изъ Владивостока въ навигацію 1894 г. Вывезено на пароходахъ:

Въ Китай	лѣса	1.100	тоннъ и морск. капусты	5.950	тон.
" "	разнаго	270	"		
" Японію	"	192	"		
" Николаевскъ	"	13.081	" включ. транзитн.	5.357	"
На о-въ Сахалинъ	"	2.675	" " "	1.151	"
Въ Петропавловскъ	"	414	" " "	134	"
" Посьетъ	"	770	" " казеннаго	85	"
" Находку	"	14	"		
" Славянку	"	06	"		
" Монгугай	"	31	" " "	15	"

Первыми пришедшими пароходами въ 1894 году были „Байкалъ“ 28 февраля. „Владиміръ“ 1 марта, бухта была еще покрыта льдомъ и входъ ихъ въ гавань былъ совершенъ при помощи парохода ледокола. безпрепятственный-же входъ на рейдъ начался лишь съ 20 марта, когда и надо считать навигацію фактически открывшеюся.

Послѣднимъ пароходомъ, ушедшимъ отсюда срочнымъ рейсомъ, былъ „Владимиръ“, 9-го декабря; а послѣ его ухода входъ былъ поддерживаемъ пароходомъ ледоколомъ, благодаря чему посѣтили портъ еще „Байкалъ“ и „Стрѣлокъ“, послѣднимъ пароходомъ, вошедшимъ на рейдъ, была „Кострома“, 29-го декабря, послѣ чего бухта была покрыта сплошнымъ льдомъ. Выводъ въ море „Костромы“ пароходомъ ледоколомъ былъ произведенъ 14-го января 1895 года.

Отзывъ Владивостокскаго I гильдiи купца А. В. Даттанъ.

При выработкѣ таможеннаго тарифа для Приморской области Восточной Сибири ввиду своеобразности экономическаго положенія края, также ввиду того обстоятельства, что наши сосѣдния страны не представляютъ настоящихъ фабрично-промышленныхъ государствъ, почему требующіяся здѣсь издѣлія *не-русскаго происхожденія* должны быть привозимы изъ Америки, Англiи, Францiи и пр., и вслѣдствiе выпадающихъ на нихъ расходовъ (какъ-то: за провозъ, страховку, потерю процентовъ на капиталъ и пр.) обходятся значительно дороже, чѣмъ большинство товаровъ, оплачиваемыхъ пошлиною при провозѣ ихъ черезъ европейскую границу,—слѣдовало-бы ввести здѣсь соотвѣтственно *низкiй* тарифъ, чтобы населенiе, за отсутствiемъ мѣстной промышленности, разъ уже обреченное на привозъ товаровъ, не было бы слишкомъ притѣснено.

Въ коммерческомъ отношенiи, а также ввиду того, что привозъ товаровъ сюда изъ-за границы очень однообразенъ, можно было-бы въ первое время обойтись съ упрощеннымъ таможеннымъ тарифомъ, въ который первоначально можно было-бы включить только такiе товары, которые привозятся сюда въ значительныхъ количествахъ и обращенiе съ коими при надзорѣ за ними и очисткѣ ихъ отъ пошлины требуетъ меньшихъ затрудненiй, т. е. не требуетъ слишкомъ большого штата чиновниковъ и нижнихъ чиновъ, содержанiе коихъ, такимъ образомъ, могло-бы быть соразмѣрено съ доходомъ таможни. Если-бы ввозъ предметовъ, въ настоящее время не подлежащихъ оплатѣ пошлиной, современемъ, вслѣдствiе увеличивающагося населенiя или другихъ какихъ-либо обстоятельствъ, возросъ, или-же оказалось-бы желательнымъ обложить пошлиною какiе-либо предметы съ цѣлью охраненiя имѣющей основаться мѣстной производительности, то можно-бы было таможенный тарифъ тогда соотвѣтственно расширить.

Также слѣдуетъ обратить должное вниманiе на свойство, большую пространность и ненаселенность нашихъ границъ, т. к. иначе

многіе предметы вслѣдствіе слишкомъ высокой пошлины найдутъ себѣ къ намъ свободный входъ посредствомъ контрабанды какъ морскимъ, такъ и сухимъ путемъ, что нанесетъ большой ущербъ законной торговлѣ, въ пользу недобросовѣстной конкурренціи. Лучшимъ примѣромъ вышесказаннаго служатъ въ данное время сигары, которыхъ въ теченіи года очищается здѣсь отъ пошлины только нѣсколько тысячъ штукъ, между тѣмъ, извѣстно, что употребленіе ихъ въ краѣ весьма значительно.

1. *Хлѣбъ.* Принимая въ соображеніе близость Японіи съ ея изобилующей производительностью пшеницы, можно было-бы ввести *умѣренную* пошлину съ цѣлью поощренія туземнаго земледѣлія.

2. *Рисъ.* I. Главными потребителями риса являются: японцы, корейцы и китайцы, которые составляютъ главную часть рабочей силы Приморской области, такъ какъ въ русскихъ рабочихъ пока чувствуется большой недостатокъ. Поэтому обложеніе этого продукта пошлиной отразилось-бы на повышеніи заработной платы, вслѣдствіе чего пошлина на рисъ теперь явилась-бы преждевременной. Если-бы все-таки пошлина была неизбѣжна, то таковая должна быть опредѣлена очень умѣренная.

   II Въ случаѣ обложенія риса пошлиной, таковая на рисъ съ шелухой должна быть установлена на половину ниже пошлины за обработанный рисъ (ради поощренія очистки въ самомъ краѣ).

3. *Мука.* Относительно муки можно сказать то-же, что въ предъидущемъ номерѣ 2 I.

   Солодъ и ячмень должны во всякомъ случаѣ подлежать оплатѣ пошлиной, дабы охранить привозимые изъ Европейской Россіи названные продукты.

4. *Мука.* Картофельная. Крахмалъ. Пошлина.

5. *Овощи.* Пошлина.

6. *Фрукты.* Такъ какъ въ краѣ фрукты вовсе не встрѣчаются, то вся статья 6-я должна-бы быть положительно отнесена подъ категорію безпошлинныхъ товаровъ.

7. *Фрукты сухіе.* Пошлина.

8. *Коринка.* Пошлина, привозъ незначительный.

9. *Каперцы, оливки.* Тоже.

10. *Анисъ, тминъ.* Тоже.

11. *Орѣхи.* Пошлина. Въ особенности-же слѣдовало-бы обложить пошлиной привозимые изъ Японіи и Китая земляные орѣхи и др.

12. *Горчица.* Пошлина.
13. *Паштеты и сои.* Пошлина. На японскую сою, которая привозится сюда въ боченкахъ, нахожу все-таки пошлину въ 5 р. золот. слишкомъ высокою.
14. *Трюфели.* Пошлина.
15. *Пряности.* Пошлина.
16. *Лавровый листъ.* Пошлина.
17. *Цикорій и желуди.* Пошлина, ввозъ незначительный.
18. *Кофе.* Пошлина.
19. *Какао.* Пошлина. Какао въ немолотомъ видѣ пока здѣсь привозомъ не пользуется.
20. *Чай.* Слѣдовало-бы назначить пошлину наравнѣ съ тарифомъ для чая, привозимаго въ Россію черезъ сибирскую границу.
21. *Табакъ.* Пошлина. По пункту 1-му слѣдуетъ принять во вниманіе, что листовой табакъ въ настоящее время привозится къ намъ изъ Китая только сухимъ путемъ.
22. *Сахаръ.* Пошлина.
23. *Медъ.* Пошлина.
24. *Кондитерскій товаръ.* Пошлина, исключая п. 2-го, которому подлежатъ американскіе и индійскіе фрукты, которые замѣняютъ здѣсь отсутствующіе свѣжіе фрукты.
25. *Дрожжи.* Пошлина.
26. *Хмель.* Пошлина.
27. *Аракъ, ромъ и т. п.* Пошлина.
28. *Вина.* Пошлина.
29. *Медъ, портеръ и пр.* Пошлина.
30. *Соки фруктовые.* Пошлина.
31. *Уксусъ.* Пошлина.
32. *Минеральныя воды.* Искусственныя воды можно обложить пошлиною, натуральныя-же слѣдовало-бы оставить безпошлинными.
33. *Соль.* Соль для засола рыбы слѣдовало-бы освободить отъ оплаты пошлиной, въ крайнемъ-же случаѣ можно-бы назначить самую низкую пошлину, т. к. русская крымская соль, по мнѣнію амурскихъ засольщиковъ, для ихъ цѣлей не удобоприменима. Столовую соль можно обложить пошлиной.
34. *Солонина.* (Мясо соленое). Солонина въ Приамурскомъ краѣ потребляется почти исключительно флотомъ и войсками, также идетъ для снабженія провіантомъ каторжныхъ на Сахалинѣ; привозится частью изъ Одессы, частью изъ Санъ-Франциско. Флотъ требуетъ всегда американскую солонину, такъ какъ русская вслѣдствіе неизбѣжнаго транспорта, вред-

но вліяющаго при проходѣ тропиковъ, легко подвергается порчѣ. Слѣдовательно, пошлину пришлось-бы нести самому правительству, почему предложилъ-бы эту статью отнести подъ категорію безпошлинныхъ товаровъ.

35. *Сыръ.* Пошлина.
36. *Масло коровье.* Пошлина.
37. *Рыба.* Можно примѣнить ту-же самую пошлину, какъ и въ Европейской Россіи.
38. *Устрицы.* Тоже.
39. *Съѣстные припасы.* Пошлина.
40. *Домашній скотъ.* Безпошлинно.
41. *Удобрительныя вещества.* П. 1. въ интересахъ земледѣлія также и въ нашемъ краѣ слѣдуетъ освободить отъ пошлины.
42. *Сажа.* Пошлина.
43. *Клей.* Пошлина.
44. *Рога.* Пошлина, привозъ незначительный.
45. *Волосъ не въ дѣлѣ.* Пошлина, привозъ незначительный.
46. *Волосъ въ дѣлѣ.* Пошлина.
47. *Пухъ и перья.* Пошлина, привозъ незначительный.
48. *Подушки, перины.* Пошлина.
49. *Усъ китовый.* Пошлина, привозъ незначительный.
50. *Губка грецкая.* Пошлина.
51. *Сало жив.* Пошлина.
52. *Воскъ.* Пошлина.
53. *Свѣчи.* Пошлина.
54. *Кожи невыдѣланныя.* Пошлина.
55. *Кожи выдѣланныя.* Пошлина.
56. *Мѣха.* Пошлина, привозъ незначительный.
57. *Кожанныя издѣлія.* Пошлина, исключая обуви для надобностей европейцевъ; привозъ кожанныхъ издѣлій незначительный.
58. *Лѣсной товаръ.* Пошлина.
59. *Плотничныя и бочарныя работы.* Пошлина.
60. *Дерево пробковое въ дѣлѣ.* Пошлина.
61. *Деревянныя издѣлія.* Безпошлинно. Здѣшнее дерево не примѣнимо для изготовленія мебели и пр.
62. *Растенія живыя и сухія.*
    1) Сѣно и солома. Пошлина.
    2) Части растеній. Пошлина.
    3) Живыя растенія. Безпошлинно, остальныя-же въ п. 4 поименованные предметы можно обложить пошлиной.
63. *Шишки красильн.* Пошлина. Привозомъ здѣсь не пользуются.
64. *Корзин. и плет. издѣл.* Пошлина.

65. *Строител. матер.* Чтобы не препятствовать и не затруднять дальнѣйшее развитіе края, слѣдовало-бы строительные матеріалы пока оставить безпошлинными.
66. *Камень не въ дѣлѣ въ подготов. видѣ.* Слѣдуетъ примѣнить сказанное въ предъидущей статьѣ.
67. *Драгоцѣнные камни.* Пошлина, провозъ незначительный.
68. *Гагатъ.* Пошлина, привозъ незначительный.
69. *Азбестъ.* Безпошлинно.
70. *Камни въ издѣліяхъ.* Пошлина, привозъ незначительный.
71. *Помуравлен. вещества.* Пошлина.
72. *Кирпичъ.* Пошлина.
73. *Трубы глиняныя.* Пошлина.
74. *Гончарныя издѣлія.* Пошлина.
75. *Фаянсовыя издѣлія.* 76. *Фарфоровыя издѣлія.* 77. *Стеклянныя издѣлія.* 78. *Зеркальныя стекла.* Такъ какъ названныя издѣлія до сихъ поръ здѣсь въ краѣ не фабрикуются, а привозимые изъ-за границы вслѣдствіе транспорта и ломки въ пути сравнительно дорого обходятся, слѣдовало-бы ихъ, а въ особенности оконное стекло, не подвергать оплатѣ пошлиной.
79. *Уголь каменный.* Пошлина должна-бы быть не выше 1 коп. съ пуда; за коксъ не болѣе $1^1/_2$ коп. съ пуда.
80. *Деготь и смола.* Пошлина.
81. *Антрацитъ, нафталинъ.* Пошлина.
82. *Тарпіусъ или канифоль.* Пошлина на этотъ предметъ если-бы не лишила возможности продолжать дѣятельность мыловаренныхъ заводовъ, работающихъ въ Благовѣщенскѣ съ успѣхомъ и недавно открытыхъ въ окрестностяхъ Владивостока, то, во всякомъ случаѣ, нанесла-бы большой ущербъ мыловаренію въ краѣ.
83. *Асфальтъ и гудронъ.* Пошлина.
84. *Нефть.* Пошлина.
85. *Жидкіе продукты перегонной нефти.* Пошлина.
86. *Скипидаръ.* Пошлина.
87. *Гумми.* Пошлина, привозъ незначительный.
88. *Гумми-эластикъ.* Пошлина, привозъ незначительный.
89. *Стасфуртскія соли.* Пошлина, привозъ незначительный.
90. *Соли естественныя.* Пошлина, привозъ незначительный.
91. *Сѣра.* Пошлина, привозъ незначительный.
92. *Антимонія.* Пошлина, привозъ незначительный.
93. *Бура.* Пошлина, привозъ незначительный.
94. *Магнезіумъ.* Пошлина, привозъ незначительный.
95. *Винный камень.* Пошлина, привозъ незначительный.
96. *Тяжелый шпатъ.* Пошлина, привозъ незначительный.

97. *Стронціанитъ.*
98. *Аміачные препараты.*
99. *Мышьякъ.* Пошлина, привозъ незначительный.
100. *Синькали.* Пошлина, привозъ незначительный.
101. *Квасцы.* Пошлина, привозъ незначительный.
102. *Окиси.* Пошлина, привозъ незначительный.
103. *Селитра.* Пошлина, привозъ незначительный.
104. *Хлористый магній.* Пошлина, привозъ незначительный.
105. *Натръ и кали.* Пошлина, но каустическую соль, которая идетъ въ дѣло на мыловаренныхъ заводахъ, слѣдовало-бы оставить безпошлинной.
106. *Уксусный порошокъ.* Пошлина, привоза нѣтъ.
107. *Хлорная известь.* Безпошлинно.
108. *Кислоты.*
109. *Купоросы.*
110. *Ляписъ.*
111. *Антрахинонъ.*
112. *Химич. и фармацевт. продукты.*

(108–112) Пошлина. NB. Принимая однако во вниманіе болѣе или менѣе частыя холерныя эпизоотіи, Сибирскую язву, падежъ скота и пр., для Приамурскаго края весьма важно-бы имѣть возможность пріобрѣтать дешевыя средства для дезинфекціи, какъ-то: хлорную известь, сѣрную и соляную кислоты, купоросъ, сулему, почему эти предметы должны-бы остаться безпошлинными.

113. *Составн. лекарства.* Пошлина.
114. *Фосфоръ.* Пошлина, привозъ незначительный.
115. *Эфиръ.* Пошлина, привозъ незначительный.
116. *Опій.* Пошлина, привозъ незначительный.
117. *Масло растительное.* Пошлина. Пальмовое и кокосовое масла, идущія въ дѣло на мыловаренныхъ заводахъ, слѣдовало-бы по вышесказаннымъ причинамъ оставить безпошлинными.
118. *Ароматныя воды.* Пошлина, привозъ незначительный.
119. *Косметика.* Пошлина, привозъ незначительный.
120. *Мыла.* Пошлина, привозъ незначительный.
121. *Лаки.* Пошлина, привозъ незначительный.
122. *Сургучъ.* Пошлина, привозъ незначительный.
123. *Спички.* Пошлина, привозъ незначительный.
124. *Дубильныя вещества.* Пошлина, привозъ незначительный.
125. *Самородныя красильныя вещества.* Пошлина, исключая мѣла; привозъ этого вещества незначительный.
126. *Орсель.* Пошлина, сюда не привозится.
127. *Кронъ.* Пошлина, сюда не привозится.
128. *Индиго.* Пошлина, привозъ незначительный.
129. *Кошениль.* Пошлина, сюда не ввозится.
130. *Берлинская лазурь.* Пошлина, привозъ незначительный.
131. *Бѣлила.* Пошлина, привозъ незначительный.

132. *Сурикъ.* Пошлина, привозъ незначительный.
133. *Краски мѣдныя.* Пошлина, привозъ незначительный.
134. *Красильные и дубильные препараты.* Пошлина, привозъ незначит.
135. *Красящія вещества.* Пошлина, привозъ незначительный.
136. *Краски (минеральныя) миніатюрныя.* Пошлина, привозъ незначит.
137. *Краски хромовыя.* Пошлина, привозъ незначительный.
138. *Руды.* Пошлина, привозъ незначительный.

139. *Чугунъ.*
140. *Желѣзо.*
141. *Жесть.*
142. *Сталь.*

Такъ какъ желѣзное производство въ Европейской Россіи, несмотря на безспорные успѣхи, сдѣланные въ теченіи послѣдняго десятка лѣтъ, все еще не въ состояніи удовлетворить потребностямъ всей Россіи, то для здѣшняго края было-бы чувствительнымъ обремененіемъ, если-бы цѣна такого важнаго для населенія предмета, какъ желѣзо, вздорожала, почему, по моему мнѣнію, слѣдовало-бы отстоять отъ пошлины этотъ предметъ.

143. *Мѣдь.* Пошлина.
144. *Олово.* Пошлина.
145. *Ртуть.* Пошлина, ввозъ незначительный.
146. *Свинецъ.* Пошлина.
147. *Цинкъ.* Пошлина.
148. *Издѣлія золотыя.* Пошлина.
149. *Издѣлія изъ мѣди.*

150. *Чугунъ въ дѣлѣ.*
151. *Желѣзн. и стал. издѣлія.*
152. *Ножев. работы.*
153. *Желѣзн. и стал. издѣлія полир.*
154. *Жестян. издѣл.*
155. *Проволока.*
156. *Проволочн. изд.*
157. *Иглы.*
158. *Кожев. товаръ.*
159. *Оружіе бѣлое.*
160. *Косы, серпы.*
161. *Инструм. ручн.*
162. *Литеры для книгопечатанія.*
163. *Издѣл. изъ олова и цинка.*
164. *Изд. изъ свинца.*

Принимая во вниманіе вышесказанное о желѣзномъ производствѣ, слѣдовало-бы поименованные предметы, для большей части населенія крайне необходимые, во всякомъ случаѣ, отъ какой-бы ни было пошлины освободить.

165. *Поталь бѣлая и желтая.* Пошлина, привозъ незначительный.

166. *Бронзированный порошокъ.* Пошлина, привозъ незначительный.

167. *Машины и такъ дальше.* Къ числу предметовъ, входящихъ въ эту статью, принадлежатъ преимущественно земледѣльческія машины и приборы, которые непремѣнно должны-бы быть освобождены отъ пошлины. Во-первыхъ, у насъ земледѣліе слишкомъ слабо развито, почему всѣми усиліями должно таковому способствовать и поднять его; во-вторыхъ, въ селеніяхъ, въ особенности-же на Амурѣ, рабочая сила крайне недостаточна, потому что золотопромышленность поглощаетъ всю имѣющуюся въ распоряженіи рабочую силу и крестьяне волей-неволей должны прибѣгать къ самой обширной помощи машинъ; по этой причинѣ слѣдовало-бы помочь въ этомъ отношеніи населенію и распространить то-же самое и на локомобили со сложными молотилками, каковые должны-бы быть ввозимы безпошлинно.

Но обложеніе и другихъ, кромѣ земледѣльческихъ машинъ, было-бы также не въ интересахъ Приамурскаго края, если принять во вниманіе, что пока еще замѣчается крайній недостатокъ во всякой фабричной дѣятельности; разрѣшеніе безпошлиннаго ввоза машинъ и приборовъ было-бы безусловно средствомъ постоянно возбуждать болѣе усиленное производство въ существующихъ уже нѣкоторыхъ мастерскихъ и фабрикахъ, или-же дать возможность возникнуть новымъ предпріятіямъ.

Также весьма желательно улучшеніе уличнаго освѣщенія въ городахъ, а вмѣстѣ съ тѣмъ наивозможнѣйшее усовершенствованіе противопожарныхъ средствъ какъ въ городахъ, такъ и въ селеніяхъ, почему динамо-электрическія машины, пожарныя трубы и снаряженіе считаю необходимымъ оставить безпошлинными.

168. *Вѣсы.* Безпошлинно.

169. *Инструм. и приб. матем.* Безпошлинно, ввозъ незначительный.

170. *Очки.* Безпошлинно, ввозъ незначительный.

171. *Часовой товаръ.* Пошлина.

172. *Музыкальные инструменты.* Принимая во вниманіе дороговизну транспорта роялей и піанино, которые являются необходимостью для столь желательнаго музыкальнаго образованія нашего юношества, слѣдовало-бы эти инструменты оставить безпошлинными.

173. *Экипажи.* Пошлина.

174. *Вагоны для желѣзныхъ дорогъ.* Пошлина.

175. *Суда морскія.* Для дальнѣйшаго процвѣтанія и расширенія судоходства и каботажнаго плаванія эта статья должна остаться безпошлинной.

176. *Ветошь.* Пошлина.

177. *Писчебумажные товары.* Пошлина, за исключеніемъ картона, кровельнаго толя, оберточной и писчей бумаги. Привозъ этихъ предметовъ незначительный.

178. *Книги, картины.* Безпошлинно.

179. *Волокнистыя растительныя вещества.* Пошлина, привозъ незначительный.

180. *Шелкъ.* Пошлина.

181. *Шерстяное трико.* Пошлина.

182. *Бумажная вата.* Пошлина, но только весьма умѣренная, такъ какъ этотъ предметъ привозится преимущественно для изготовленія зимней одежды рабочихъ корейцевъ и китайцевъ.

183. *Бумажная пряжа.*
184. *Пряжа джутовая.*
185. *Шелкъ крученый.*
186. *Шерсть.*
187. *Бумажныя ткани.*
188. *Бумажн. крашен.*
189. *Бумажн. бархат.*
и такъ далѣе до ст. 216 включительно, исключая ст. 189.

Что-же касается мануфактурныхъ товаровъ, то ихъ привозъ изъ-за границы въ общемъ очень незначительный, исключая идущихъ на потребности китайцевъ и Корейцевъ Тиклоса и Дрели, взамѣнъ которыхъ пока еще не имѣется подходящихъ русскихъ произведеній, почему могли-бы оныя тоже остаться безпошлинными. Впрочемъ, привозъ мануфактурныхъ товаровъ и пр. изъ Европейской Россіи изъ года въ годъ увеличивается и распространяется, примѣрно, на слѣдующіе предметы: сукна, ситцы, бумазеи, брильянтинъ, рубчикъ, фланель, миткаль, демикотонъ, молескинъ, бязь; затѣмъ предметы, которые привозятся въ меньшемъ количествѣ противъ первыхъ: тикъ, парусина, камлотъ, плисъ, букскинъ, сарташистъ, сарпинка, шевіотъ, нансукъ, сатинъ; кромѣ того, платки, полотна, бѣлье, шерстяныя одѣяла, парча, башлыки, шелковыя ленты, готовыя платья, фуражки, кружева, отдѣлки, пояса, вязаныя рукавицы и т. п.

Пошлинъ на нѣкоторые не поименованные выше мануфактурные и пр. товары, которые получаются изъ-за границы въ очень маломъ количествѣ, слѣдовало-бы не назначать, ибо онѣ дали-бы весьма незначительный доходъ, а вызвали-бы борьбу съ контрабандой именно этихъ товаровъ.

190. Канатъ, веревки. Пошлина.

Приложеніе № 7.

СПИСОКЪ

судовъ, прошедшихъ лиманомъ рѣки „Амуръ“ въ навигацію 1893 года въ Николаевскъ и обратно.

Время прихода въ Николаевскъ.	Названіе судна.	Національность.	Углубленіе.	
			При приходѣ.	При уходѣ.
Мая 25.	Фрогнеръ.	Норвежскій парох.	13 футъ.	12 футъ.
„ 30.	Стрѣлокъ.	Русскій „	12 „	10 „
Іюня 1.	Байкалъ.	„ „	13 „	13 „
„ 3.	Томариндъ.	Норвежскій „	$13^1/_2$ „	12 „
„ 4.	Кайфонгъ.	Англійскій „	14 „	10 „
„ 4.	Стрѣлокъ.	Русскій „	11 „	10 „
„ 9.	Коу-Шингъ.	Англійскій „	14 „	11 „
„ 13.	Катарина Судденъ.	Американск. шхуна.	13 „	11 „
„ 16.	Сити-оф-Бельфастъ.	Англійскій парох.	14 „	11 „
„ 20.	Гайнанъ.	Германскій „	$11^1/_2$ „	12 „
„ 23.	Байкалъ.	Русскій „	13 „	13 „
„ 23.	Альбертъ.	Норвежскій „	14 „	12 „
„ 23.	Кинза-Мару.	Японская шхуна.	7 „	9 „
„ 24.	Стрѣлокъ.	Русскій пароходъ.	10 „	10 „
„ 24.	Чико-куни-Мару.	Японская шхуна.	9 „	10 „
„ 30.	Прогрессъ.	Германскій пароходъ.	14 „	11 „
Іюля 4.	Стрѣлокъ.	Русскій „	$10^1/_2$ „	10 „
„ 7.	Уташъ-Мару.	Японская шхуна.	8 „	9 „

Время прихода въ Николаевскъ.	Названіе судна.	Національность.	Углубленіе.	
			При приходѣ.	При уходѣ.
Іюля 8.	Гези.	Англійскій пароходъ.	14 футъ.	11 футъ.
„ 14.	Венчло.	„ „	12 „	10 „
„ 15.	Стрѣлокъ.	Русскій „	10 „	10 „
„ 15.	Мидзу-изи-Мару.	Японскій „	7 „	9 „
„ 17.	Байкалъ.	Русскій „	11½ „	13 „
„ 18.	Ніикора-Мару.	Японскій „	11 „	10 „
„ 22.	Стрѣлокъ.	Русскій „	10 „	10 „
„ 27.	Врайтъ.	Американск. шхуна.	12½ „	11 „
„ 28.	Гайнанъ.	Германскій пароходъ.	10 „	12 „
„ 28.	Рейнгольдъ.	„ „	13½ „	11 „
„ 28.	Стрѣлокъ.	Русскій „	9½ „	10 „
Августа 4.	Стрѣлокъ.	„ „	10 „	10 „
„ 10.	„	„ „	10 „	10 „
„ 11.	Нормандія.	Норвежск. „	13½ „	11 „
„ 11.	Байкалъ.	Русскій „	12½ „	13 „
„ 12.	Сингапъ.	Англійскій „	13 „	11 „
„ 15.	Стрѣлокъ.	Русскій „	9½ „	10 „
„ 20.	Гайнанъ.	Германскій „	13 „	12 „
„ 23.	Стрѣлокъ.	Русскій „	10 „	10 „
„ 29.	Фейлунгъ.	Англійскій „	16 „	13 „
„ 27.	Тартаръ.	„ „	16 „	12 „
Сентября 2.	Байкалъ.	Русскій „	12½ „	13 „
„ 6.	Рейнгольдъ.	Германскій „	11 „	13 „
„ 13.	Паотингъ.	Англійскій „	13 ф. 4 д.	12 „
„ 13.	Гайнанъ.	Германскій „	12 футъ.	13 „
„ 25.	Байкалъ.	Русскій „	12 „	13 „

Итого по лиману въ навигацію 1893 года прошло 44 судна, съ общимъ углубленіемъ 1.010 футъ.

Въ списокъ этотъ внесены всѣ суда, прошедшія въ Николаевскъ какъ непосредственно изъ-за границы, минуя Владивостокъ, такъ и чрезъ Владивостокъ.

На подлинном написано: „утверждаю". 5 апрѣля 1889 года, г. Хабаровскъ. Подписалъ Приамурскій Генералъ-Губернаторъ Генералъ-Адъютантъ Баронъ Корфъ.

Приложеніе № 8.

Правила объ обложеніи особымъ сборомъ иностранныхъ судовъ, занимающихся каботажемъ на русскомъ побережьѣ Тихаго океана.

§ 1) Всякое иностранное судно, занимающееся каботажною перевозкою грузовъ или пассажировъ на протяженіи всей береговой черты Приамурскаго края, или части таковой, подлежитъ сбору съ него особой каботажной пошлины русскими кредитными билетами.

Примѣчаніе І-е. Плаваніе иностраннаго судна признается каботажнымъ и подлежитъ оплатѣ только въ томъ случаѣ, когда оно беретъ грузъ или пассажировъ въ одномъ или нѣсколькихъ пунктахъ Приамурскаго края и сдаетъ ихъ въ другихъ въ предѣлахъ-же послѣдняго.

Но не считается каботажной перевозкой и не оплачивается плаваніе иностраннаго судна, если оно только развозитъ погруженные на него за чертой края товары или пассажировъ, хотя-бы даже и для нѣсколькихъ портовъ, или-же когда оно, одновременно съ предъидущимъ или независимо, собираетъ по портамъ грузы и пассажировъ не для передвиженія ихъ въ предѣлахъ Приамурскаго края, а для непосредственнаго вывоза за границу.

Примѣчаніе II. Моря: Японское, Охотское и Берингово, несмотря на различіе названій, въ данномъ случаѣ признаются однимъ общимъ райономъ, въ виду того, что русская граница проходитъ здѣсь одною непрерывною линіею, начиная отъ устья рѣки Тумень-улы, на сѣверъ въ Ледовитый океанъ.

§ 2) Каботажная пошлина взыскивается съ регистроваго тонна со всей чистой вмѣстимости, указанной въ судовыхъ до-

кументахъ, причемъ русскій ластъ считается равнымъ двумъ англійскимъ регистровымъ топнамъ.

§ 3) Каботажная пошлина взыскивается за каждый каботажный рейсъ судна, считая таковой отъ пункта отхода до конечнаго пункта назначенія груза, заявленнаго при первой пріемкѣ таковаго; пошлина берется впередъ.

Примѣчаніе I. Если судно заплатило установленную пошлину въ пунктѣ отхода, то до окончанія заявленнаго имъ рейса оно вторичнаго сбора за пріемъ грузовъ и пассажировъ въ промежуточныхъ пунктахъ не платитъ.

Примѣчаніе II. Равно не платитъ каботажной пошлины иностранное судно, если, не имѣя даже разрѣшенія на каботажъ, будетъ перевозить попутно между портами не болѣе 25 пассажировъ съ ихъ багажемъ, не превышающимъ въ общей сложности, 10 тоннъ (600 пудовъ).

§ 4) Каботажная пошлина взимается полностью до начала рейса и выходъ судна разрѣшается только по предъявленіи имъ подлежащей власти (см. § 7) квитанціи мѣстнаго казначейства, а гдѣ нѣтъ таковаго, квитанціи съ казенною печатью отъ властей, которымъ этотъ сборъ порученъ (см. § 7).

§ 5) О желаніи заняться каботажемъ и о пунктѣ окончательнаго назначенія груза, а равно о предполагаемыхъ заходахъ въ попутныя мѣста для пріема грузовъ или пассажировъ, судно заявляетъ впередъ въ томъ мѣстѣ, гдѣ уплачиваетъ сборъ. Если-же фрахтъ встрѣтится случайно въ такихъ мѣстахъ, гдѣ не будетъ на лицо приемщика для полученія сбора, то судну разрѣшается принять грузъ и безъ предварительной уплаты сбора, но съ обязательствомъ уплатить таковой въ первомъ-же попутномъ пунктѣ, гдѣ это возможно, иначе это будетъ считаться уклоненіемъ отъ уплаты сбора.

§ 6) Всякому судну, уплатившему установленный сборъ, выдается временное каботажное свидѣтельство на русскомъ, англійскомъ и нѣмецкомъ языкахъ, каковое оно предъявляетъ вмѣстѣ съ судовыми документами всюду, гдѣ принимаетъ грузы или пассажировъ. Въ свидѣтельствѣ должны быть изложены всѣ правила о каботажѣ и каботажный тарифъ, причемъ-же долженъ имѣться бланкъ для отмѣтокъ подлежащихъ властей о заходахъ судна, объ уплатѣ пошлины въ промежуточныхъ пунктахъ, о числѣ принятыхъ пассажировъ и о количествѣ взятаго груза съ указаніемъ, куда они назначены. Въ случаяхъ возникшихъ въ

промежуточныхъ портахъ недоразумѣній по сбору пошлины, таковая взимается, все-таки, на мѣстѣ, по требованію властей, но въ бланкѣ дѣлается соотвѣтствующая отмѣтка. По окончаніи каботажнаго рейса судно сдаетъ свое свидѣтельство, а въ случаѣ дальнѣйшей работы — получаетъ новое. Старыя-же свидѣтельства съ бланками при первомъ случаѣ пересылаются военному губернатору Приморской области, или начальнику острова Сахалина по принадлежности.

§ 7) Каботажный сборъ взимается во Владивостокѣ и Николаевскѣ, заливѣ Св. Ольги, п. Корсаковскомъ, Дуэ, Александровскомъ мѣстными полицейскими властями, въ Де-Кастри и на Сучанѣ начальниками мѣстныхъ командъ, въ Посьетѣ и Славянскѣ — командирами расположенныхъ тамъ батальоновъ.

§ 8) Во всѣхъ случаяхъ судно дѣлается отвѣтственнымъ за сообщаемыя имъ свѣдѣнія о грузахъ и пассажирахъ подлежащимъ властямъ. За нарушеніе-же (каботажныхъ) правилъ объ уплатѣ каботажной пошлины или за уклоненіе отъ таковой утайкой грузовъ или пассажировъ, оно, помимо взысканія съ него установленнаго сбора, подвергается еще отвѣтственности на основаніи законовъ Россійской Имперіи.

§ 9) Для взноса каботажной пошлины иностранными судами устанавливается слѣдующій тарифъ въ кредитныхъ билетахъ съ регистроваго тонна, по разсчету каждый разъ на полную регистровую вмѣстимость судна:

1) Отъ Владивостока до Николаевска, или обратно, чрезъ всѣ русскіе порта и мѣстности Японскаго моря по 40 коп. съ регистроваго тонна, сколько-бы оно ни приняло груза и пассажировъ.

2) Если въ вышеупомянутомъ районѣ судно изъ Владивостока доходитъ только до залива Де-Кастри или до Сахалина и сдастъ здѣсь окончательно всѣ грузы и пассажировъ (безъ всякихъ льготъ, упомянутыхъ въ прим. 2 къ § 3, по отношенію къ Дуэ и Де-Кастри), приходя въ Николаевскъ пустымъ, то оно уплачиваетъ 40 коп. съ регистроваго тонна на полную регистровую вмѣстимость (т. е. полную пошлину) лишь въ томъ случаѣ, когда во Владивостокѣ или въ промежуточныхъ пунктахъ приняло, въ общей сложности, свыше 400 тоннъ (24.000 пуд.) груза (наличнаго), или имѣетъ на лицо болѣе 25 пассажировъ. Иначе оно освобождается отъ всякаго сбора.

3) То-же самое (п. 2 тарифа) примѣняется къ судну, идущему изъ Николаевска, если, слѣдуя на югъ, оно доходитъ только до залива Св. Ольги или до п. Корсаковскаго и сдастъ

здѣсь окончательно всѣ грузы и пассажировъ (безъ всякихъ льготъ, упомянутыхъ въ 2 прим. къ § 3, по отношенію къ заливу Св. Ольги или п. Корсаковскому), приходя во Владивостокъ пустымъ.

4) Если судно развозитъ грузы угля изъ Дуэ по какимъ-бы то ни было мѣстностямъ, или если оно перевозитъ какие-бы то ни было грузы между Японскимъ, Охотскимъ и Беринговымъ морями (съ установленными уже ограниченіями и запрещеніями на счетъ торговли и промысловъ), то оно платитъ по 20 коп. съ регистроваго тонна на полную регистровую вмѣстимость.

§ 10) Съ китайскихъ и корейскихъ лодокъ всякаго типа, занимающихся каботажемъ на всемъ русскомъ побережьѣ къ сѣверу отъ устья р. Тумень-Улы, каботажная пошлина должна взыскиваться одинъ разъ и впередъ за всю навигацію въ размѣрѣ 15 р. съ большихъ лодокъ (поднимающихъ свыше 600 пуд.) и по 5 руб. съ среднихъ (поднимающихъ свыше 100 пуд.). Сборъ долженъ производиться подлежащими властями тѣхъ районовъ, гдѣ лодки работаютъ, причемъ въ другомъ районѣ онѣ новаго сбора не платятъ. Хозяевамъ лодокъ должны выдаваться законныя квитанціи за печатью, а сверхъ того металлическій билетъ, который долженъ прибиваться на видномъ мѣстѣ и возобновляться ежегодно. Безбилетныя лодки задерживаются. Никакихъ льготъ въ этой категоріи каботажныхъ судовъ не допускается по отношенію къ грузамъ и пассажирамъ. Наравнѣ съ прочими подвергаются сбору, по размѣру судна, также лодки, занимающіяся перевозкою морской капусты или производящія прибрежные промыслы.

ПРОТОКОЛЪ

засѣданій коммисіи подъ предсѣдательствомъ командира Владивостокскаго порта, составленной на основаніи телеграммы генералъ-губернатора Приамурскаго края отъ 17 января 1889 г. за № 261, объ обложеніи особымъ сборомъ иностранныхъ судовъ, занимающихся каботажемъ на русскомъ побережьѣ Тихаго океана.

Составъ коммисіи.

Предсѣдатель контръ-адмиралъ Ермолаевъ. Члены: капитаны 1-го ранга: Лавровъ и Старкъ, капитанъ 2-го ранга Кази, поручикъ корпуса флотскихъ штурмановъ Пановъ, агентъ Добровольнаго Флота капитанъ 2-го ранга Терентьевъ, полицеймейстеръ г. Владивостока Петровъ, товарищъ Владивостокскаго городского головы купецъ Федоровъ, купцы: Даттанъ и Линдгольмъ, приглашенные на совѣщаніе: прокуроръ Бушуевъ и акцизный надзиратель Шукевичъ.

Общія собранія по поводу обложенія иностраннаго каботажа.

Приступая къ обсужденію предложеннаго Приамурскимъ генералъ-губернаторомъ вопроса, коммисія признала необходимымъ выяснить предварительно—какъ существо самаго каботажа, такъ и побудительныя причины, а равно и характеръ обложенія.

Ея положенія обусловливаются слѣдующими коренными законами Россійской Имперіи. Каботажъ освобождается отъ всякихъ корабельныхъ сборовъ, но вмѣстѣ съ тѣмъ предоставляется въ исключительное пользованіе русскихъ судовъ и русскихъ подданныхъ.

Тѣмъ не менѣе Высочайшимъ повелѣніемъ, помѣщеннымъ въ № 72 Собранія узаконеній и распоряженій Правительства, отъ 26-го іюня 1888 года, ст. 672, § VII, п. 2, Приамурскому генералъ-губернатору предоставлено въ видѣ опыта на 10 лѣтъ „разрѣшать въ краѣ по мѣрѣ необходимости иностранный каботажъ и облагать таковой особыми сборами".

Разрѣшеніе это, допускающее изъятіе изъ общихъ законовъ Имперіи, очевидно, предоставляетъ и коммисіи полную свободу дѣйствій по выработкѣ необходимыхъ мѣропріятій, но, вмѣстѣ съ тѣмъ, оно-же не менѣе ясно указываетъ, что фактическая потребность во временномъ допущеніи иностраннаго каботажа въ Приамурскомъ краѣ существуетъ обязательно. Въ виду такой Высочайшей воли и признавая, по всестороннемъ обсужденіи, что прямое запрещеніе иностраннаго каботажа было-бы преждевременнымъ и вредно отразилось-бы на общемъ ходѣ торгово-промышленныхъ операцій въ краѣ, коммисія единогласно рѣшила, что проектируемое обложеніе, по существу дѣла, никоимъ образомъ не должно преслѣдовать цѣли „запрещенія". Къ тому-же, прямое запрещеніе иностраннаго каботажа или обложеніе его въ этихъ видахъ не соотвѣтствующимъ доходности налогомъ, при безспорной нуждѣ въ такомъ каботажѣ, повлекло-бы къ юридическимъ обходамъ проектируемаго обложенія и разнымъ фиктивнымъ сдѣлкамъ между заинтересованными лицами.

Исходя изъ этого, коммисія признала въ принципѣ, что налогъ на иностранный каботажъ долженъ соотвѣтствовать, по своему характеру, или однимъ чисто-фискальнымъ цѣлямъ обложенія, или-же имѣть въ своей основѣ помимо ихъ, еще покровительство до извѣстной степени русскому судоходству и стремленіе вызвать скорѣйшее развитіе послѣдняго, хотя-бы даже путемъ нѣкоторыхъ пожертвованій со стороны мѣстнаго населенія и стѣсненій амурской торговли.

Для сужденія о томъ или другомъ обложеніи—покровительственномъ или фискальномъ—коммисія руководствовалась слѣдующими данными о современномъ состояніи мѣстной морской транспортировки. Потребность въ морскихъ судахъ, и преимущественно пароходахъ, чувствуется почти исключительно только въ Сѣверно-Японскомъ морѣ, на пространствѣ между Владивостокомъ, Николаевскомъ и Дуэ; изъ перваго пункта во второй устремляется на Амуръ большая часть требующихъ каботажной перевозки ввозныхъ грузовъ; изъ третьяго-же (Дуэ) развозится по портамъ мѣстный уголь.

За исключеніемъ каботажныхъ грузовъ, перевозимыхъ въ этомъ районѣ на русскихъ пароходахъ (постоянно „Байкалъ“, и случайно „Владивостокъ“ или иное судно) и потому не подлежащихъ никакому налогу на основаніи общихъ законовъ, обложенію, судя по навигаціи 1888 года, могутъ подвергнуться приблизительно только 15.000 тоннъ, передвигающихся въ настоящее время на судахъ иностранныхъ,—въ томъ числѣ 10.500 тоннъ угля изъ Дуэ, около 3.000 тоннъ, идущихъ догрузкой изъ Владивостока въ Николаевскъ и незначительно на Сахалинъ, и около 1.500 тоннъ изъ Николаевска во Владивостокъ или въ Посьетъ, на фрахтуемыхъ г. Шевелевымъ въ помощь „Байкалу“ иностранныхъ пароходахъ. Потребности Охотскаго и Берингова морей, въ отношеніи снабженія, въ достаточной пока степени удовлетворяются спеціальными рейсами парохода Добровольнаго Флота „Владивостокъ“ и иностраннаго каботажа фактически не привлекаютъ: на счетъ-же иностранныхъ промысловъ и торговли, которые могли-бы давать поводъ къ расширенію тамъ иностраннаго каботажа, уже установлены спеціальныя ограниченія и запрещенія.

Потребность въ иностранномъ каботажѣ въ вышесказанномъ районѣ Сѣверо-Японскаго моря чувствуется, однако-же, далеко не равномѣрно въ теченіи навигаціи.—Въ прошломъ, напр., 1888 г. изъ Владивостока въ Николаевскъ въ іюнѣ мѣсяцѣ, кромѣ 4-хъ русскихъ рейсовъ „Байкала“ и „Владивостока“, прошли еще 10 иностранныхъ судовъ, съ общей регистровой вмѣстимостью въ 6.975 тоннъ (изъ нихъ собственно только 6 съ каботажнымъ грузомъ), тогда какъ въ іюлѣ на этой-же линіи, сверхъ одного рейса „Байкала“, сдѣлано только 4 иностранныхъ и передвинуто съ помощью ихъ лишь 2.477 тоннъ, т. е. около $^1/_3$ предъидущаго количества; за два-же послѣднихъ мѣсяца амурской навигаціи (августъ и сентябрь) въ Николаевскъ прошло всего только одно иностранное судно, и то съ заграничнымъ грузомъ (чаемъ). Вообще для Николаевска иностранный каботажъ является необходимостью исключительно только въ началѣ навигаціи, въ іюнѣ и частью въ іюлѣ, а въ остальное время онъ почти прекращается самъ собою. Объясняется это тѣмъ, что въ указанный промежутокъ грузы торопятся попасть на амурскіе пароходы, чтобы передвинуться на нихъ своевременно вверхъ по рѣкѣ, но не зазимовать въ Николаевскѣ или гдѣ-нибудь выше на пути слѣдованія къ Благовѣщенску. Что касается Дуэ, то здѣсь существованіе иностраннаго каботажа важно не въ силу какой-либо особенной срочности грузовъ, а главнымъ образомъ, какъ единственное

пока средство передвинуть таковые, потому что при срочныхъ рейсахъ пароходовъ г. Шевелева, грузиться углемъ они не могутъ, хотя-бы шли и пустыми, а другой наличный русскій пароходъ „Владивостокъ“ занятъ Охотскимъ моремъ.

Отдѣляя 10.500 тоннъ каботажнаго груза, перевозимаго иностранными судами изъ Дуэ (уголь) по существующему фрахту до Владивостока въ $4^1/_2$—5 р. за тонну, коммиссія полагаетъ валовой заработокъ иностранцевъ на этомъ грузѣ (не вычитая издержекъ) около 45.000 руб. Подобнымъ-же образомъ, на линіи Владивостокъ-Николаевскъ, при существующемъ фрахтѣ 10—12 р. за тонну и при 4.500 тоннахъ передвигаемаго ими груза, они получатъ валового сбора (не вычитая расхода) около 50.000 руб. Другіе грузы, по ихъ мелочности, ускользаютъ отъ всякихъ разсчетовъ. Слѣдовательно, обложенію будетъ подлежать приблизительная сумма въ 95.000 руб. валового сбора на всемъ иностранномъ каботажѣ, изъ которой, по меньшей мѣрѣ, 70—80% составляютъ неизбѣжный рабочій расходъ на содержаніе судна, топливо, страховку, коммисіонный процентъ и пр. [1]). Отсюда наглядно видно, что проектируемое обложеніе, если только основывать его доходностью предпріятія и предоставленіемъ капиталу обычныхъ въ данной мѣстности прибылей, никоимъ образомъ не можетъ дать казнѣ значительныхъ сборовъ.

Съ другой стороны, нужно принять во вниманіе также и условія, въ какихъ находится здѣсь фрахтованіе иностранныхъ судовъ. Одни изъ нихъ, преимущественно германскія, приходятъ сюда ежегодно весною изъ Европы съ грузомъ для Владивостока, догружаются здѣсь, идутъ въ Николаевскъ и затѣмъ остаются до осени здѣсь или въ Китаѣ, а на зиму возвращаются въ Европу. Это самыя дешевыя по содержанію, а слѣдовательно, и по фрахту иностранныя суда на востокѣ. Другія суда, болѣе дорогія по найму, фрахтуются изъ постоянно работающихъ въ предѣлахъ Китая и Японіи. Но если первыя оказываются нѣсколько выгоднѣе въ смыслѣ фрахта, за то они, какъ временно являющіяся сюда и имѣющія исходный операціонный базисъ въ Европѣ, менѣе связаны съ здѣшними водами и при невыгодныхъ для себя усло-

[1]) По заявленію гг. Терентьева, Даттана и Линдгольма, судно въ 1000 грузовыхъ тоннъ возможно зафрахтовать за 5.000 долларовъ со всѣми расходами. При непрерывной работѣ такого судна между Владивостокомъ, Николаевскомъ и Дуэ, оно покончило-бы перевозку всѣхъ 15.000 тоннъ приблизительно въ 8 мѣсяцевъ и стоило бы предпринимателю около 40.000 долларовъ, или отъ 64 до 80 тысячъ руб. въ зависимости отъ курса

выхъ сейчасъ же направляются домой. Вторая-же категорія въ отношеніи фрахтованія удобна тѣмъ, что она всегда на лицо въ восточныхъ водахъ и при всякомъ разстройствѣ китайскаго рынка или случайной конкурренціи сама испытываетъ кризисъ, а слѣдовательно, становится менѣе требовательной въ высотѣ фрахта. Лицамъ, фрахтующимъ суда, понятно, приходится сообразоваться со всѣми этими обстоятельствами. Но такъ какъ въ Приамурскомъ краѣ постоянной работы нѣтъ, а собственныхъ пароходовъ почти не имѣется, то лишь при удачныхъ условіяхъ наемъ иностранныхъ судовъ совершается легко и обходится относительно дешево; въ большинствѣ-же случаевъ поиски производятся не со стороны судовладѣльцевъ, а со стороны грузоотправителей. Это и понятно:—судну, имѣющему возможность гораздо скорѣе найти продолжительную работу въ Китаѣ, весьма мало разсчета при незначительной выгодѣ уходить на одинъ или два рейса во Владивостокъ, потому что, возвращаясь назадъ, оно легко можетъ найти свое мѣсто занятымъ. Насколько значительными бываютъ иногда затрудненія по найму судовъ въ Китаѣ, выяснилось изъ заявленія члена коммисіи купца Даттана, что ему приходилось тратить до 300 долларовъ на однѣ телеграммы, чтобы зафрахтовать пароходъ для работы въ нашемъ краѣ. Кромѣ того, судну, идущему сюда, приходится платить до 500 долларовъ за возвышеніе въ этихъ водахъ страховой преміи. Правда, нѣкоторымъ облегченіемъ должна-бы служить возможность имѣть попутные грузы угля въ Дуэ при слѣдованіи изъ Николаевска къ югу; но на практикѣ разсчеты на выгоды отъ этого фрахта часто вовсе не оправдываются. Какъ самостоятельный грузъ, сахалинскій уголь при существующемъ на него низкомъ (по обстоятельствамъ и тратѣ времени) фрахтѣ въ $4^1/_2$ и 5 руб., какой держится только благодаря попутности,—никогда не будетъ въ состояніи привлечь къ себѣ за эту цѣну иностранные пароходы, если-бы не было грузовъ въ Николаевскѣ по 10—12 р. за тонну. Но и какъ попутный грузъ онъ иногда только портитъ предъидущій заработокъ, потому что бывали случаи, когда суда на одну нагрузку въ Дуэ теряли болѣе 20 дней, а по двѣ недѣли стояли сплошь и рядомъ. Здѣсь выгода сопряжена съ такимъ рискомъ, который весьма легко можетъ повести къ убытку. Если-же, несмотря на это, иностранныя суда, все-таки, посылаются за углемъ въ Дуэ даже прямо изъ Владивостока, то происходитъ это въ силу необходимости. При выясненныхъ уже ранѣе условіяхъ, зафрахтованіе судна въ Китаѣ для Владивостока возможно не иначе, какъ на болѣе или менѣе продолжительный

срокъ, помѣсячно. Но съ іюля мѣсяца, по окончаніи николаевской транспортировки, остаются лишь мелкіе случайные грузы да уголь, а между тѣмъ фрахтовщику все время приходится уплачивать судовладѣльцу договоренную сумму и вотъ тутъ-то, чтобы покрыть расходы, онъ посылаетъ въ свободное время судно за углемъ. При удачѣ, конечно, вся операція даетъ благопріятные результаты; за то, какъ бывало иногда, несмотря на хорошій заработокъ отдѣльно на николаевскихъ грузахъ, въ общемъ итогѣ за операцію получался весьма скромный балансъ.

Изъ всего этого видно, какими шаткими условіями обставлено здѣсь фрахтованіе иностранныхъ судовъ и какъ ошибочно было-бы строить разсчеты объ ихъ доходности исключительно на высотѣ николаевскаго фрахта, а тѣмъ болѣе на однихъ благопріятныхъ результатахъ и сравненіи ихъ съ заработками въ Китаѣ. Имѣя это въ виду, коммисія признала необходимымъ, въ силу справедливости, а равно для соблюденія общихъ торговыхъ интересовъ края, подраздѣлить обложенія иностраннаго каботажа на двѣ категоріи, въ зависимости отъ высоты фрахтовъ и шаткости тѣхъ условій, въ какія поставлено мѣстное судоходство.

Предлагая означенныя правила [1], коммисія на основаніи разсчетовъ о грузахъ и иностранныхъ пароходахъ, а также о числѣ китайскихъ и корейскихъ лодокъ во Владивостокѣ, полагаетъ, что поступленіе сбора выразится слѣдующими цифрами:

	Нормальный тарифъ.	*Усиленный тарифъ.*
1) Съ 10 иностранныхъ пароходовъ, перевозящихъ уголь со средней регистровой вмѣстимостью 600—700 тоннъ.	1.500	4.500
2) Съ 10 такихъ-же пароходовъ, перевозящихъ каботажные грузы между Владивостокомъ и Николаевскомъ, а также на Сахалинъ	3.000	7.500
Итого . .	4.500	12.000

[1]) Смотр. копію ихъ.

	Нормальный тарифъ.	*Усиленный тарифъ.*
3) Съ китайскихъ и корейскихъ лодокъ (въ одномъ Владивостокѣ обложено по 25 руб.—96 китайскихъ и 123 корейскихъ; но изъ нихъ часть будетъ платить 10 руб., часть-же сбора поступитъ вновь).	5.000	5.000
Всего. . .	9.500	17.000

Вмѣстѣ съ тѣмъ, коммисія не можетъ не обратить вниманія на слѣдующее. По общему разсчету каботажнаго груза (15.000 тоннъ), перевозимаго иностранными судами (кромѣ корейскихъ и китайскихъ), дающаго имъ валовой заработокъ около 95.000 руб., обложенію должна подлежать приблизительная сумма чистаго дохода въ 20.000 руб. (отъ 20 до 30% валового заработка). Пошлина съ этой суммы по наименьшему тарифу должна дать около 4.500 руб., что составитъ около 20% подоходнаго налога, а при усиленномъ тарифѣ до 60% таковаго. Такъ какъ общій подоходный налогъ въ Имперіи принятъ только въ 5%, то нельзя не замѣтить, что уже въ разсчетѣ *нормальнаго* тарифа коммисія взяла *относительно высокія цифры*, руководствуясь, съ одной стороны, тѣмъ, что иначе сборъ будетъ ничтоженъ, а съ другой—тѣмъ, что самая предпринимательская прибыль здѣсь значительно выше, нежели въ Европейской Россіи, и слѣдовательно, въ состояніи, безъ особеннаго стѣсненія, выдержать и болѣе высокое обложеніе. Но если взять усиленный тарифъ, то, уменьшая предпринимательскую прибыль на 60%, онъ, конечно, отзовется уже весьма чувствительно на предпріятіи. Коммисія не думаетъ, однако-же, чтобы даже и этотъ, несоразмѣрный съ общими нормами, налогъ остановилъ иностранный каботажъ, въ виду явной и неотложной потребности въ передвиженіи наличныхъ грузовъ. Но само собою разумѣется, онъ произведетъ замѣтное стѣсненіе въ общихъ торговыхъ операціяхъ. При ничтожномъ количествѣ мѣстныхъ каботажныхъ грузовъ, фрахтованіе судовъ въ Приамурскомъ краѣ, за исключеніемъ субсидированнаго пароходства г-на Шевелева, не можетъ еще составлять самостоятельныхъ предпріятій. Практика показываетъ, что наймомъ иностранныхъ судовъ занимаются здѣсь тѣ-же двѣ-три

иностранныхъ фирмы, которыя господствуютъ вообще въ амурской торговлѣ, отъ Владивостока до Николаевска и Хабаровки. Имѣя свои собственные грузы и нанимая срочно пароходы за границей для ихъ передвиженія для личной потребности, онѣ, для покрытія расходовъ, принимаютъ также грузы, потребные отъ другихъ купцовъ, а затѣмъ и такіе, какъ, напримѣръ, уголь, съ которыми, въ сущности, не имѣютъ ничего общаго. Такимъ образомъ, фрахтованіе судовъ не составляетъ здѣсь въ сущности самостоятельной операціи, но ведется лишь по необходимости, попутно съ торговлей, и только тѣми нѣсколькими фирмами, которыя распоряжаются привозомъ въ край самыхъ товаровъ. Если лишить ихъ въ этомъ случаѣ большей части (60%) обычной для здѣшней мѣстности предпринимательской прибыли, то, фрахтуя суда, онѣ или будутъ сообразоваться лишь съ размѣрами собственной транспортировки и, считая посторонніе грузы (преимущественно отъ среднихъ и мелкихъ торговцевъ) невыгодными, могутъ отказаться отъ нихъ, такъ-же какъ и отъ сахалинскаго угля,—или-же, сознавая, что тѣ и другіе безусловно нуждаются въ перевозкѣ, а конкурренціи въ транспортировкѣ не имѣется, свободно поднимутъ всѣ фрахты, т. е. переложатъ ихъ на наше-же каменно-угольное предпріятіе и на тѣхъ мелкихъ и среднихъ торговцевъ, которые и безъ того обставлены худшими условіями сравнительно съ первыми.

Другое неудобство усиленнаго тарифа заключается въ томъ, что, для устраненія недоразумѣній по его сбору, а также для фактическаго полученія значительнѣйшей части таковаго, администраціи края едва-ли возможно будетъ избѣжать расходовъ по организаціи компетентнаго досмотра, тогда какъ при умѣренномъ обложеніи, оставляющемъ предпринимателю все-таки большую часть прибыли, по мнѣнію коммисіи, возможно обойтись безъ всякихъ расходовъ.

Не зная, съ какой точки зрѣнія смотритъ администрація на обложеніе иностраннаго каботажа, коммисія на всякій случай, привела два вышеупомянутые разсчета и всѣ соображенія, какія представились ей по обсужденію общаго вопроса.

Что касается огульнаго обложенія китайскихъ и корейскихъ лодокъ, при которомъ налогъ падетъ даже на такія суда, которыя, въ сущности, не должны-бы были подлежать ему и обложеніе которыхъ было-бы до нѣкоторой степени даже не желательно, то коммисія остановилась на немъ въ виду слабости существующаго надзора и неизбѣжности злоупотребленій по уплатѣ сбора, если будутъ допущены изъятія безъ соотвѣтствующей органи-

заціи усиленнаго досмотра. Къ такимъ судамъ относятся корейскія лодки, перевозящія товары изъ Владивостока прямо въ Корею и привозящія оттуда овесъ и жизненные продукты. Въ сущности, это уже суда заграничнаго плаванія, существованіе которыхъ даже желательно для края, такъ какъ отчасти благодаря имъ влiяние и знакомство съ русскими распространяется далеко на югъ, по восточному корейскому берегу. Въ настоящее время, безъ всякихъ стараній съ нашей стороны, и только въ силу торговыхъ связей, поддерживающихся въ теченіи 15 лѣтъ самими корейцами, русскій кредитный рубль на сѣверо-востокѣ Кореи является почти ходячей монетой, тогда какъ серебряные доллары принимаются тамъ-же неохотно. Точно также вниманія заслуживаетъ морской транзитъ, совершающійся изъ Владивостока чрезъ Посьетъ и Хунчунъ въ Маньчжурію, который играетъ видную роль въ торговыхъ оборотахъ нашего главнаго порта на Востокѣ. Если предполагаются какія-либо особыя мѣры досмотра со стороны администраціи, то упомянутая категорія судовъ, конечно, можетъ быть изъята изъ общихъ правилъ. Смѣтный-же разсчетъ сбора едва-ли чрезъ то уменьшится, такъ какъ по нѣкоторымъ соображеніямъ можно думать, что число подлежащихъ обложенію лодокъ въ $1\frac{1}{2}$ и даже два раза больше численности ихъ въ предѣлахъ Владивостока.

Въ заключеніе коммисія позволяетъ себѣ высказать желаніе, чтобы весь сборъ отъ иностраннаго каботажа имѣлъ своимъ прямымъ назначеніемъ поощреніе къ развитію въ краѣ мѣстнаго русскаго судоходства путемъ организаціи постояннаго фонда для выдачи премій за судостроенія, ссудъ подъ залоги на постройку новыхъ мѣстныхъ судовъ, расширенія мелкаго мѣстнаго каботажа и т. п. Въ особенности-же это было-бы необходимо, какъ въ высшей степени благотворное и справедливое возмѣщеніе со стороны правительства, въ случаѣ усиленнаго обложеніе, за тѣ жертвы, которыя принуждено будетъ нести населеніе края по оплатѣ иностраннаго каботажа высокимъ тарифомъ. Этою-же цѣлью только и могло-бы оправдываться проектируемое обложеніе, потому что, очевидно, безъ соотвѣтствующей поддержки русскому судоходству, край никогда не избавится отъ иностранной зависимости. Въ настоящее время немногія изъ наличныхъ русскихъ каботажныхъ судовъ, помимо конкурренціи китайцевъ, сильно стѣсняются недостаткомъ оборотнаго капитала, необходимаго для ихъ операцій. Если правительство придетъ къ нимъ на помощь, то они, конечно, будутъ въ состояніи стать на ноги и своей послѣдующей дѣятельностью съ избыткомъ вознаградятъ

государство за временные и относительно ничтожные расходы. Безъ таковаго-же матеріальнаго содѣйствія со стороны администраціи, это будетъ имъ не подъ силу, какъ всякому новому предпріятію въ мѣстности, не обладающей еще достаточнымъ экономическимъ развитіемъ и поставленной еще въ такія невыгодныя условія, какъ неизбѣжная, но, по необходимости, терпимая конкурренція китайцевъ и корейцевъ.

Стремленіе развить русское судоходство и прибрежные промыслы вообще, по мнѣнію коммисіи, должно составлять какъ основную цѣль, такъ и прямое назначеніе проектированнаго каботажнаго сбора.


ГПБ Уз.

